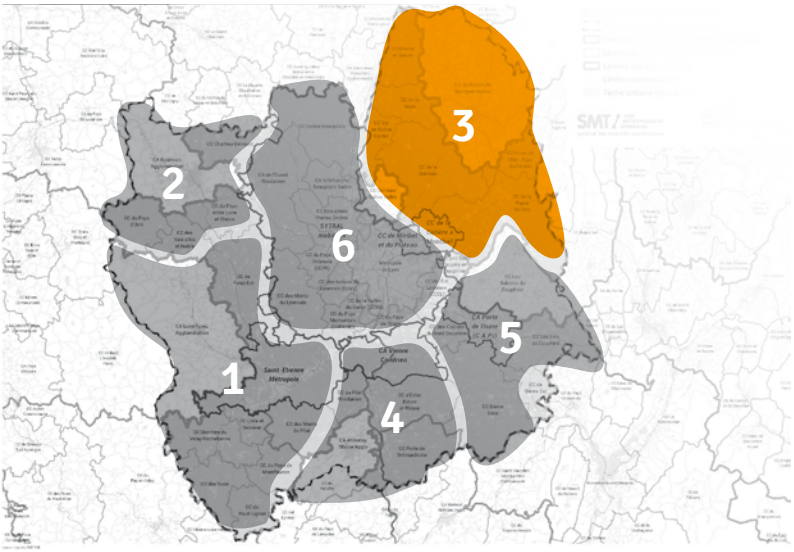
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Cahier de bassin 2024



3

AIN OUEST - BOURG-EN-BRESSE

/ Édito

Xavier Odo
Président du SMT AML
Conseiller Régional

Le SMT-AML est le syndicat mixte qui coordonne les offres de transport collectif et de mobilités du quotidien dans l'aire métropolitaine « Lyon-Saint-Etienne » (entre 60 et 80 kilomètres autour des deux métropoles). L'objectif est de faciliter les déplacements des habitants de ces différents territoires en dépassant les frontières institutionnelles. Ainsi, depuis plus de 10 ans, le SMT AML est l'instance partenariale unique qui favorise l'interface institutionnelle entre l'échelon régional et intercommunal, entre les deux métropoles et leur agglomérations voisines que sont les territoires périurbains et ruraux.

Nos compétences obligatoires et missions ont évolué en dix ans et se sont renforcées avec la Loi d'Orientation des Mobilités. S'appuyant sur ses savoir-faire en matière de coopération à différentes échelles, le SMT-AML collecte toutes les données mobilités, les analyse et les met à disposition pour une réutilisation auprès des usagers. Il contribue à la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains et à l'optimisation du passage d'un mode à l'autre dans les pôles d'échanges multimodaux de son périmètre. Il développe une tarification unique combinant plusieurs transports collectifs (le titre « T-libr » et ses 5 zones). Il agit sur la connaissance des mobilités partagées (covoiturage en particulier) et des innovations en matière de mobilité (l'émergence des véhicules intermédiaires par exemple).

Dans la continuité de son Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, le SMT-AML contribuera, en 2024, à animer les six bassins de mobilité définis par la Région, à identifier les enjeux partagés et élaborer les contrats opérationnels de mobilités exigés par la LOM. Dans ce contexte, le SMT-AML a le plaisir d'éditer une nouvelle version de ses précédents cahiers de bassin.

Les cahiers de bassin 2024 du SMT AML, comme ceux de 2022, constituent un socle de connaissances de référence, regroupant toutes les offres de mobilités des autorités organisatrices de mobilité du bassin. Ils ont été adaptés aux nouveaux périmètres des bassins de mobilité et enrichis. La première partie propose des cartographies du bassin présentant les caractéristiques générales du territoire au regard des questions de mobilité. La deuxième partie présente une photographie des offres des réseaux de mobilités et leur fréquentation. La dernière partie se focalise sur une description de l'offre et services offerts aux usagers au sein des 67 pôles d'échanges multimodaux majeurs.

Nos cahiers auront bientôt vocation à évoluer en une base de données plus interactive, dans un centre de ressources partagées. En attendant je vous invite à découvrir ces cahiers de bassin 2024. Bonne lecture !

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

/ Sommaire

AIN OUEST - BOURG-EN-BRESSE

A

P. 4 > 10
Présentation

A.1 — **P. 4 > 7**
Le SMT AML, L'instance de coopération sur les mobilités au sein de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne

A.2 — **P. 8 > 10**
Le SMT AML, impliqué dans l'animation des bassins de mobilité

B

P. 11 > 31
Le Bassin **Ain ouest - Bourg-en-Bresse**

B.1 — **P. 12 > 17**
Caractéristiques du territoire

B.2 — **P. 18 > 24**
Diagnostic d'intermodalité

B.3 — **P. 26 > 31**
Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement

C

P. 32 > 97
Les **Gares**

Albigny-Neuville P. 34>37
Ambérieu-en-Bugey P. 38>41
Anse P. 42>45
Belleville-sur-Saône P. 46>49
Beynost P. 50>53
Bourg-en-Bresse P. 54>57
Les Échets (Miribel) P. 58>61
Mâcon-Ville P. 62>65
Méximieux-Pérouges P. 66>69
Miribel P. 70>73
Montluel P. 74>77
Saint-Georges-de-Reneins P. 78>81
Saint-Germain-au-Mont-d'Or P. 82>85
Sathonay-Rillieux P. 86>89
Villars-les-Dombes P. 90>93
Villefranche-sur-Saône P. 94>97

Glossaire & Crédits — **P. 98**

A / Le SMT-AML

/ L'instance de coopération sur les mobilités au sein de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne

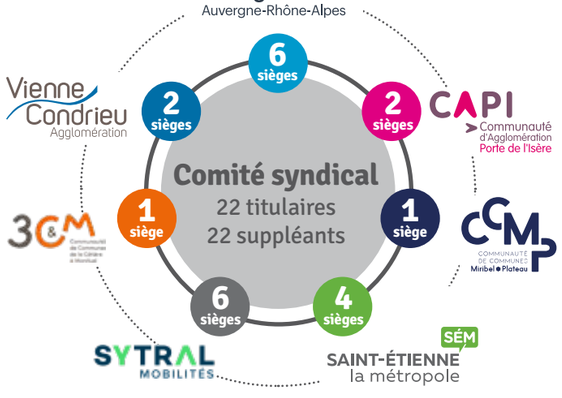
A.1

/ Coordonner les services de mobilités et rendre plus simple l'intermodalité entre les réseaux de transports interurbains et urbains

Constitué le 24 janvier 2013, le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise est composé de sept autorités organisatrices des mobilités.

Sa mission est de dépasser la complexité institutionnelle pour favoriser les déplacements quotidiens des habitants de son périmètre qui combinent plusieurs réseaux de transports collectifs ou services de mobilités alternatifs à la voiture individuelle.

22 élus au sein du comité syndical :



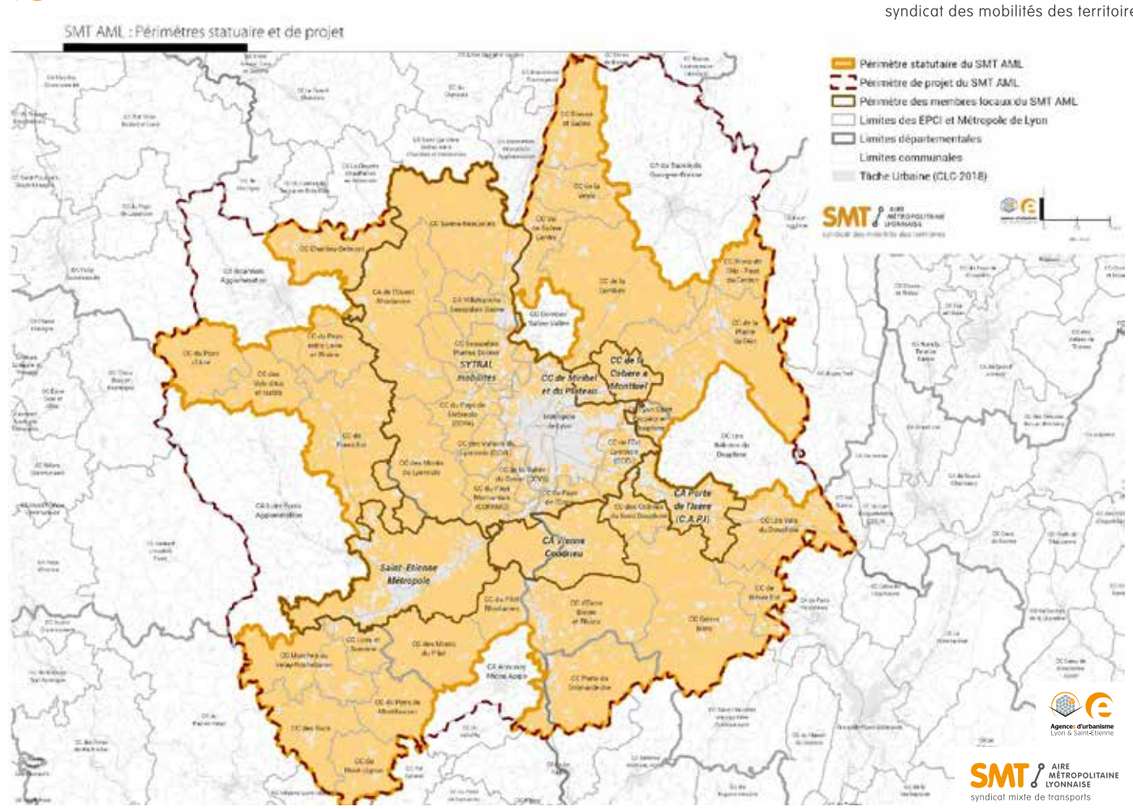
/ Les chiffres clés

180 000
Voyages TER par jour entre les gares du périmètre

120
GARES

900
TRAINS quotidiens

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires



/ Un périmètre adapté à la réalité des déplacements

En moyenne dans l'aire métropolitaine, un usager régulier du train consacre une heure pour se déplacer de son origine à sa destination : cette heure cumule le temps pour venir en gare, puis le temps de parcours à bord du train, et le temps pour rejoindre sa destination finale. (source EMD 2015 Sytral) .

Le périmètre de projet et d'étude du SMT-AML dépasse les périmètres institutionnels de ses membres pour intégrer les deux métropoles et les 46 EPCI voisines. Il prend ainsi en compte la réalité des mobilités des habitants au quotidien (distance domicile-travail 18 km). De la même façon et selon les besoins des projets, le SMT AML peut associer, au-delà de ses AOM membres, d'autres AOM, les départements, les services de l'Etat, les gestionnaires de réseaux ferrés et routiers, voire des associations en lien avec les mobilités.

3,8 M
MILLIONS D'HABITANTS

272
LIGNES urbaines

1,5 M
MILLION D'EMPLOIS

50 000
voitures stationnées dans les parc-relais des gares et pôles d'échanges

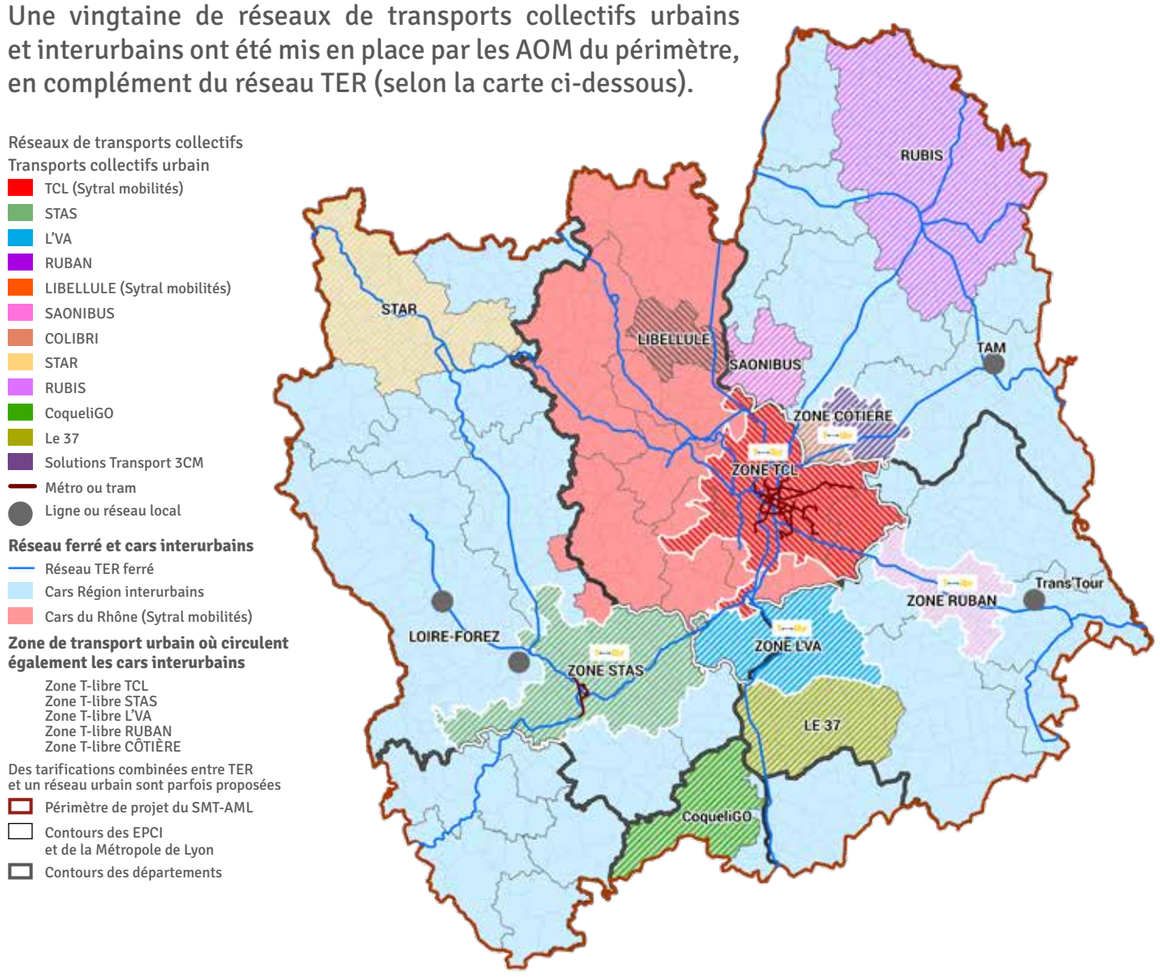
/ Les compétences mobilités dans l'aire métropolitaine : qui fait quoi ?

Chaque jour, 180 000 voyages sont réalisés en train entre les 120 gares à l'intérieur de l'aire métropolitaine Lyon Saint Étienne, sans compter les voyages qui sont en lien avec les Régions voisines (source enquête OD Région 2022).

Sur le périmètre élargi du SMT, les métropoles de Lyon et Saint-Étienne et 22 EPCI ont la compétence d'Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). A ce titre, elles exercent toutes les compétences précisées par la LOM, avec une exception pour les 12 AOM du périmètre de l'EPL Sytral mobilités qui organise, pour leur compte, les services publics de transport et la planification des mobilités à son échelle.
Les 22 autres EPCI du périmètre du SMT AML ont confié, à la Région Auvergne-Rhone-Alpes, le rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités Locales (AOML), rôle que la Région porte en plus de sa compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités Régionale (AOMR) et chef de file de l'intermodalité.
Le travail partenarial entre ces institutions et la coordination de leur politique mobilité est un enjeu pour faciliter les déplacements, notamment les 180 000 voyages quotidiens en train du périmètre et leur interface avec les réseaux urbains et autres modes de transport.

/ La répartition géographique des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains

Une vingtaine de réseaux de transports collectifs urbains et interurbains ont été mis en place par les AOM du périmètre, en complément du réseau TER (selon la carte ci-dessous).



/ T-Libr : le titre de transport multimodal développé par le SMT-AML au service de ses membres

180 000 voyages sont réalisés chaque jour en TER et 43% des usagers du TER sont abonnés en monomodal ou multimodal, parmi lesquels un tiers en multimodal T-libr.

Avec sa gamme de tarification multimodal T-libr, le SMT-AML propose une formule d'abonnements mensuels (plein tarif et moins de 26 ans), dont le principe est de disposer d'un tarif avantageux « tout en un » pour combiner les réseaux TER et urbains au sein de 5 zones.
Le titre est aujourd'hui particulièrement adapté à des trajets quotidiens. Un plan interactif et un site dédié permet à l'usager de savoir si son parcours quotidien peut bénéficier de l'offre T-libr (www.T-libr.fr). Une formule occasionnelle T-libr est en développement pour 2025.

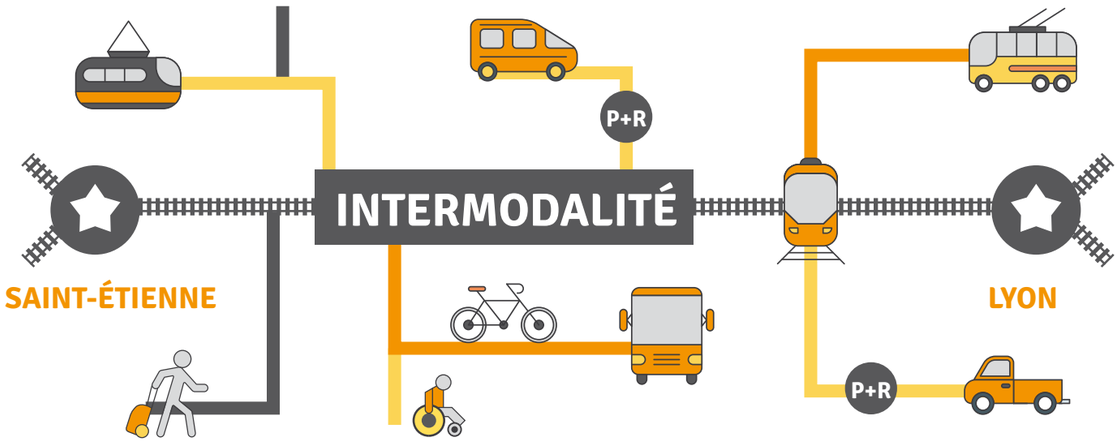
/ Le SMT AML impliqué dans l'animation des bassins de mobilité.

A.2

/ L'intermodalité au quotidien dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne

Pour 40% des gares de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, la voiture est le mode d'accès utilisé en priorité, générant environ 50 000 voitures stationnées dans les parkings-relais. Dans 20% des gares, souvent les plus urbaines, la marche et le vélo sont utilisés en priorité par les usagers.

L'intermodalité s'organise à différentes échelles.
Chaque AOM travaille à faciliter les déplacements de ses habitants, étudiants ou salariés, au sein de son périmètre institutionnel et offre des combinaisons de plusieurs modes selon les besoins : transports collectifs, vélos à assistance électrique et stationnements vélo dans les gares, aménagement des parcours et accès pour la marche, création d'aires ou zones réservées de covoiturage, etc
À l'échelle plus large, les déplacements intermodaux sont confrontés à davantage de contraintes, intégrant plusieurs modes de transport sur des distances plus longues et entre des territoires plus éloignés. L'enjeu pour les usagers est de pouvoir être informé avant et pendant leurs déplacements, de simplifier leur accès aux pôles d'échanges et d'optimiser leurs correspondances, d'offrir des tarifs des services adaptés et de rendre ainsi les transports collectifs plus attractifs.

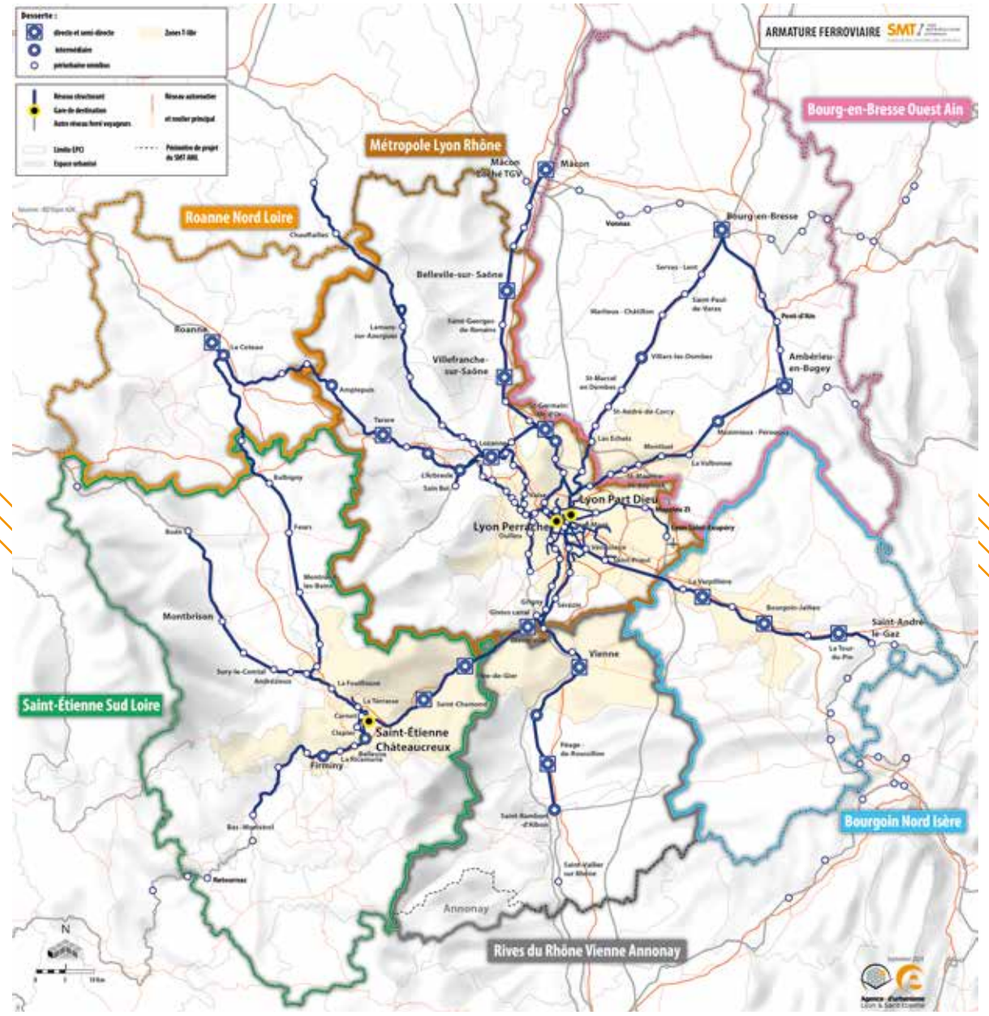


Le SMT a pour compétence d'organiser ces coopérations d'intermodalité entre AOM et de contribuer à répondre à ces objectifs. Dès 2018, il a élaboré un Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, qui a permis de partager des diagnostics et enjeux de mobilités avec les acteurs locaux et de définir 75 actions partenariales d'intermodalité autour des corridors ferroviaires.

/ Six bassins de mobilité dans l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne

La Loi d'Orientation des Mobilités a confié aux Régions, chefs de file de l'organisation des mobilités et de l'intermodalité, la définition de bassins de mobilité, pour y coordonner des coopérations partenariales. Dans chaque bassin, des contrats opérationnels de mobilité seront établis entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), les Syndicats de Mobilité, SRU le cas échéant, les Départements, les gestionnaires de gares de voyageurs et pôles d'échanges multimodaux, et les Régions limitrophes au besoin.

Le périmètre du SMT-AML comporte six bassins de mobilité. Dans la continuité de son PAI, le SMT appuiera la Région pour animer des réunions fin 2024 et élaborer un contrat opérationnel de mobilités dans chaque bassin.



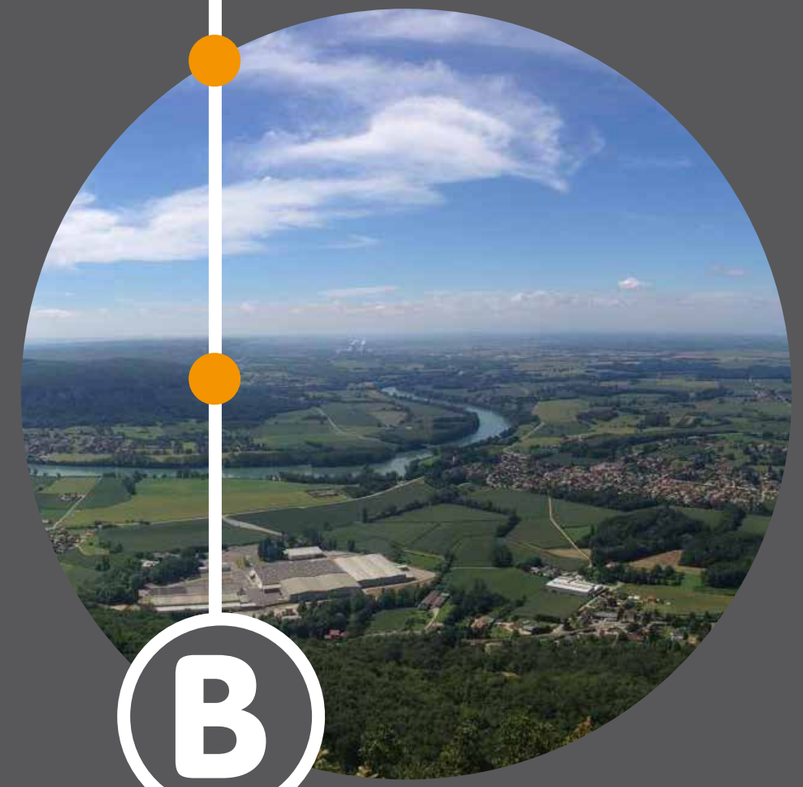
Les six bassins de mobilités du périmètre SMT-AML (source Région)

/ Le cahier de bassin : un recueil d'informations unique et partagé

Les cahiers de bassin produit par le SMT depuis 2019 et actualisés régulièrement sont des recueils d'informations de référence en matière d'intermodalités.

Ils proposent aux EPCI et AOM du périmètre du SMT, mais plus largement à l'ensemble de acteurs concernés par les mobilités, un support facile d'accès et structuré en plusieurs volets :

- Les caractéristiques générales du territoire dans le périmètre du bassin, son urbanisation résidentielle et économiques générant les mobilités, les grands volumes de déplacements domicile-travail,
- Une photographie unique de l'ensemble des réseaux de transports (routiers et ferroviaires), les services qui y sont offerts (covoiturage, desserte ferroviaire) et leur fréquentation (trafic routier, voyages en gares, ancrage territorial des montées et des descentes en gares).
- Le maillage complet des pôles d'échanges multimodaux dans le bassin
- Une analyse de l'intermodalité dans une sélection de 67 gares et pôles d'échanges multimodaux, avec pour chacun, une vision de son insertion territoriale et un tableau de bord de l'offre de mobilités disponibles et des usages.



B

/ Le bassin

AIN OUEST – BOURG-EN-BRESSE

B.1 Caractéristiques du territoire P. 12 > 17

B.2 Diagnostic d'intermodalité P. 18 > 24

B.3 Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement P. 26 > 31

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

/ Caractéristiques du territoire

B.1

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

Un territoire composé de deux lignes ferroviaires.

Le bassin Ain Ouest Bourg-en-Bresse, peuplé de 456 000 habitants, est structuré par l'agglomération bressane et son réseau d'infrastructures routières et ferroviaire en étoile autour de Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey.

Le bassin est bordé par les agglomérations du Val de Saône en limite départementale ouest, au sud par la Côtière et la plaine de l'Ain

Le bassin est caractérisé avec la présence de zones économiques importantes comme le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain et la centrale électrique du Bugey en limite sud du bassin.

Périmètre
- Départements

Infrastructures et équipements
- Voies ferrées en desserte voyageurs
- Ligne Grande Vitesse (TGV)
- Gares TGV
- Gares TER
- Autoroutes et axes routiers majeurs
- Section payante
- Voies rapide
- Routes principales
- Routes secondaires
- Péages
- Parcs relais (plus de 50 places de stationnement)
- Echangeurs
- Aéroports

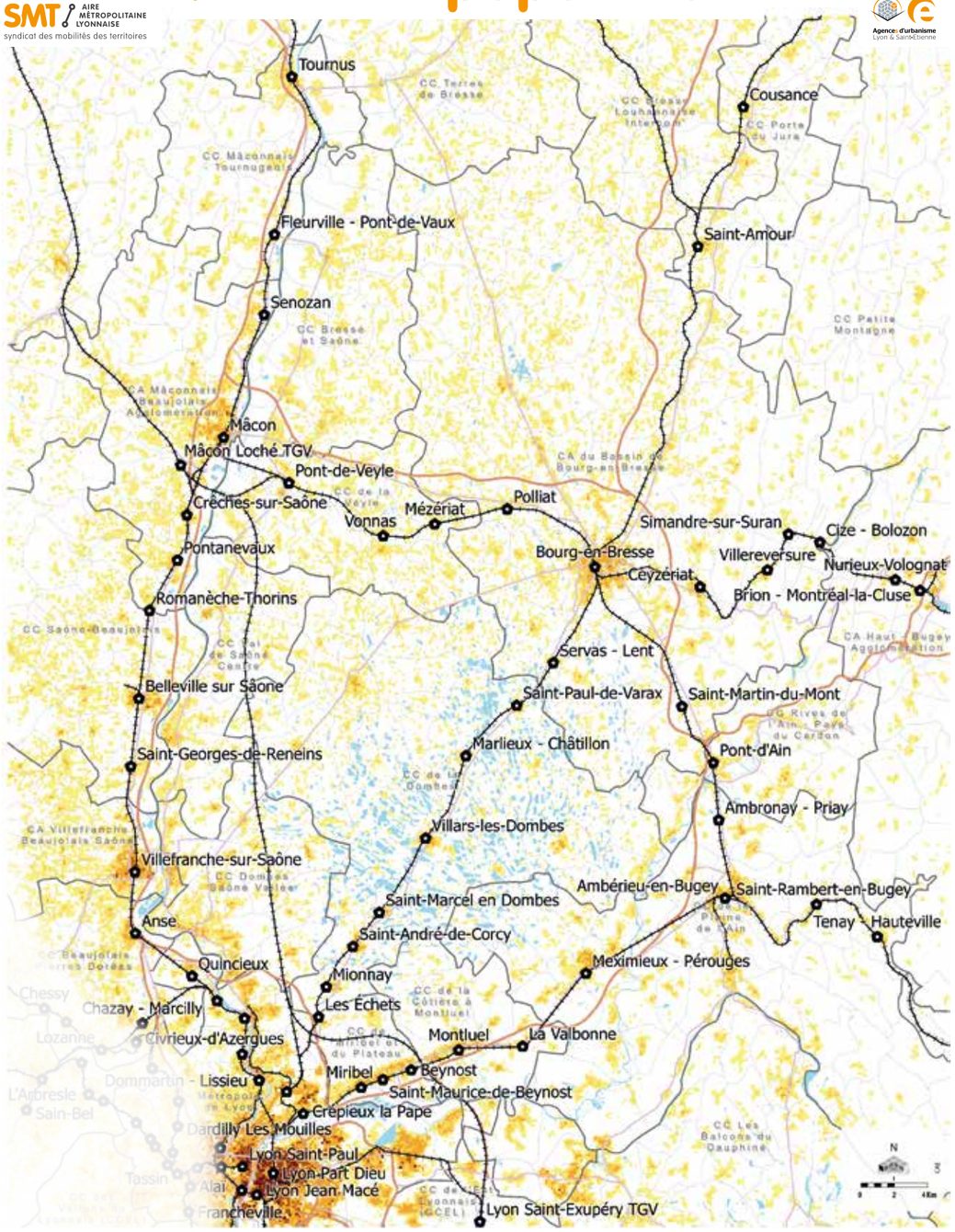
Occupation du sol
- Zones bâties à prédominance d'habitat
- Principales zones d'activités ou commerciales

Sources :
CORINE Land Cover 2018 ; BD ALTI ; BD CARTO ; BD CARTHAGE ; INSEE RP 2020 ; données Agences d'urbanisme.

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

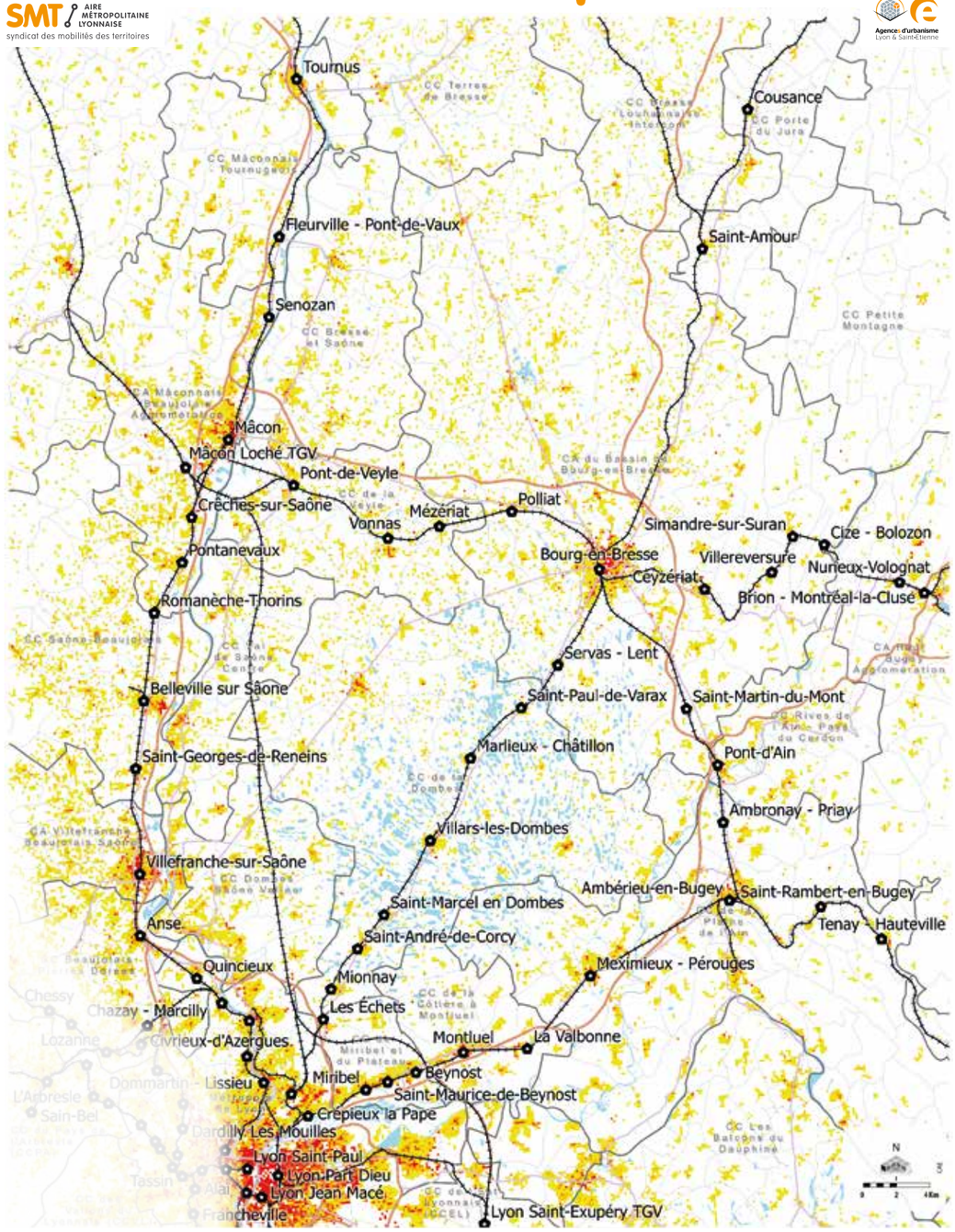
/ Densité de **population**



Population par carreau de 200m (Source : Filosofi)

- moins de 50
- 50 à 100
- 100 à 500
- 500 à 1 000
- Plus de 1 000
- Axes ferroviaires
- Autoroutes
- Routes principales
- Gares
- Périmètre des EPCI
- Commune

/ Densité d'**emploi**



Emplois par carreau de 200m (Source : Sirene 2024)

- moins de 5
- 5 à 25
- 25 à 50
- 50 à 100
- Plus de 100
- Axes ferroviaires
- Autoroutes
- Routes principales
- Gares
- Périmètre des EPCI
- Commune

/ Analyse

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

Densité de population

L'urbanisation résidentielle dans ce bassin dessine des polarités urbaines, pour beaucoup structurées en chapelets sur les axes et gares ferroviaires, souvent doublés d'axes routiers parallèles.
La Côtière est un corridor dense et continu, la plaine de l'Ain, la Dombes et le val de Saône sont urbanisés en chapelet davantage discontinu. Quelques polarités comme Chatillon sur Chalaronne ne bénéficient pas d'une armature ferroviaire.
Ailleurs, l'urbanisation est très diffuse, avec une configuration en plaines jusqu'au Bugey, et une haute qualité paysagère globale.

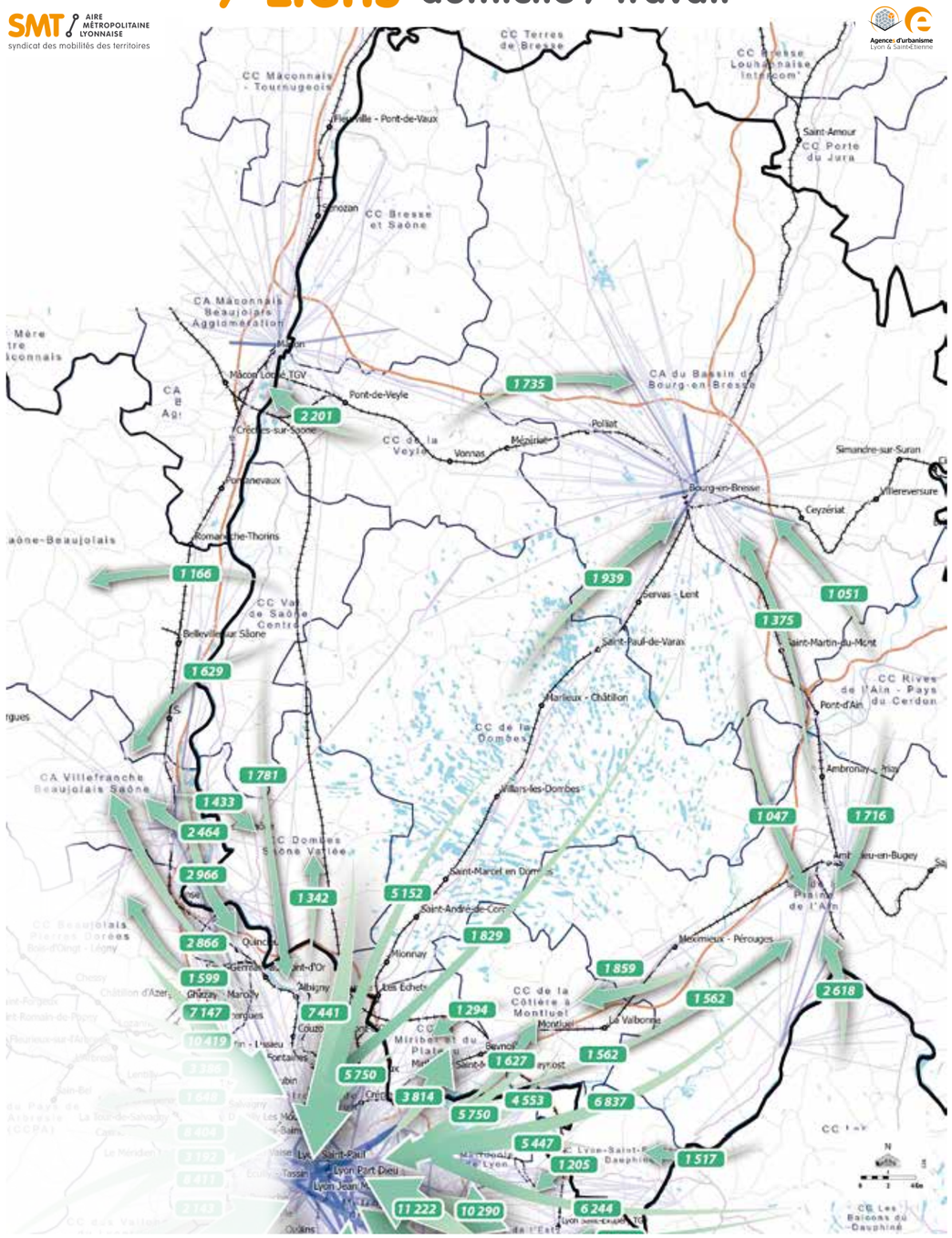
Densité d'emploi

Les emplois sont soit concentrés sur les mêmes polarités résidentielles, sur les franges de l'agglomération lyonnaise, soit sur des zones d'emplois importantes comme le PIPA au sud de la Plaine de l'Ain, éloigné des axes ferroviaire voyageurs ou la centrale du Bugey en développement.
L'agglomération de Bourg-en-Bresse a plus de 45 000 emplois avec un bassin qui concerne la Bresse et la Dombes.

Trajets domicile/travail

Les actifs résidant la Côtière et la plaine de l'Ain sont fortement tournés vers les emplois locaux et ceux de l'agglomération lyonnaise.
Les emplois de ces territoires, comme le PIPA, sont aussi attractifs pour des actifs lyonnais ou habitant l'Ain, et même du nord-Isère au sud du Rhône.
Les emplois de l'agglomération de Bourg-en-Bresse attirent en étoile, dans un rayon qui peut dépasser 20 kilomètres.

/ Liens domicile / travail



AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

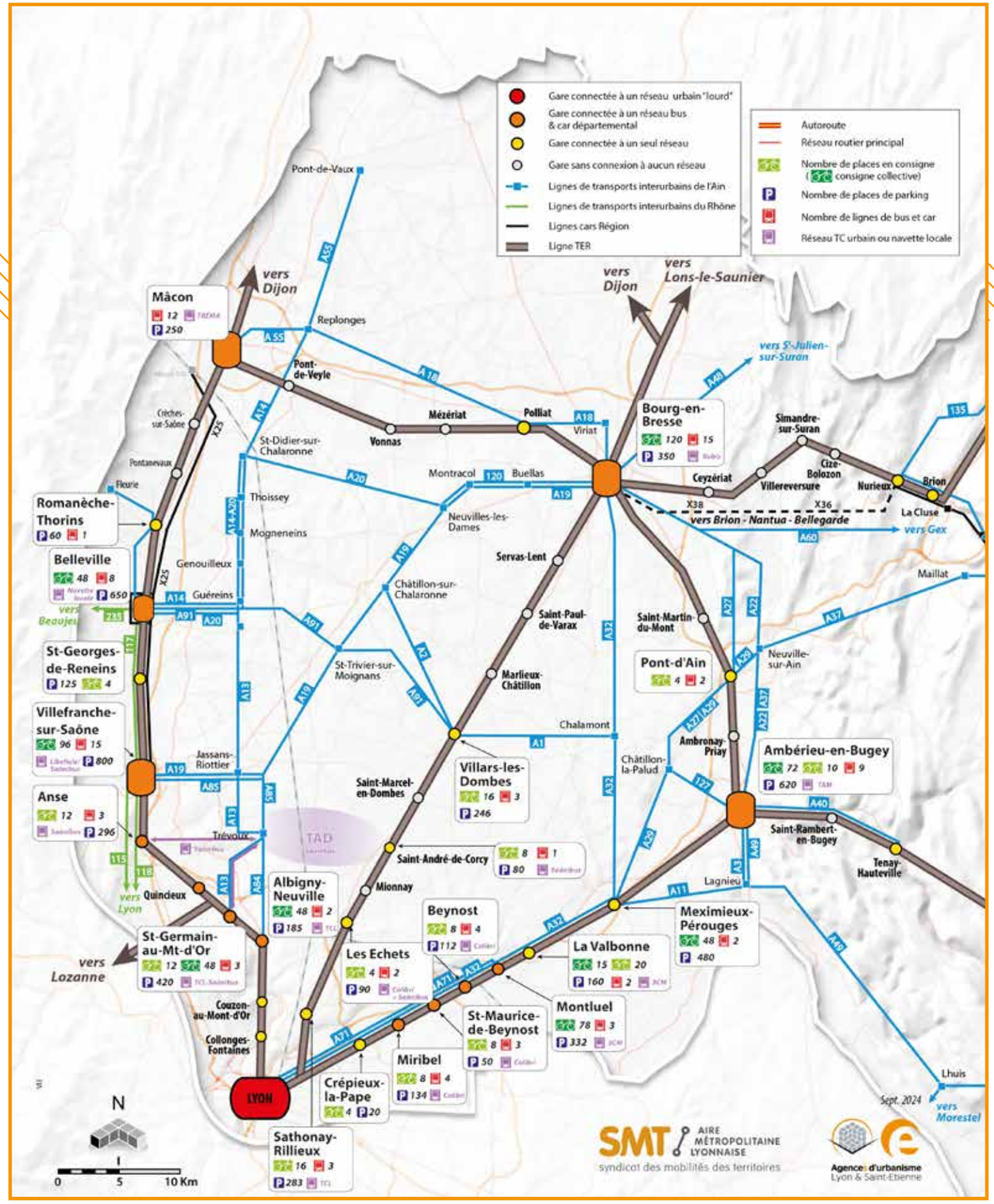
/ Diagnostic B.2

Desserte en transports, services de mobilités, et fréquentations

/ Offres principales

carte de transport et d'intermodalité

Cette carte est unique à cette échelle : elle rassemble sur un même support la vision globale de la desserte du bassin en matière de transports interurbains, urbains et des services de mobilités en gares.



/ Desserte ferroviaire

Réseau structurant
Gare de destination
Autre réseau ferré voyageurs
Réseau autoroutier et routier principal
Desserte cars X05/06/07 ≤ à 15 mn
Limite EPCI
Espace urbanisé

Nombre de trains par jour de semaine (deux sens)

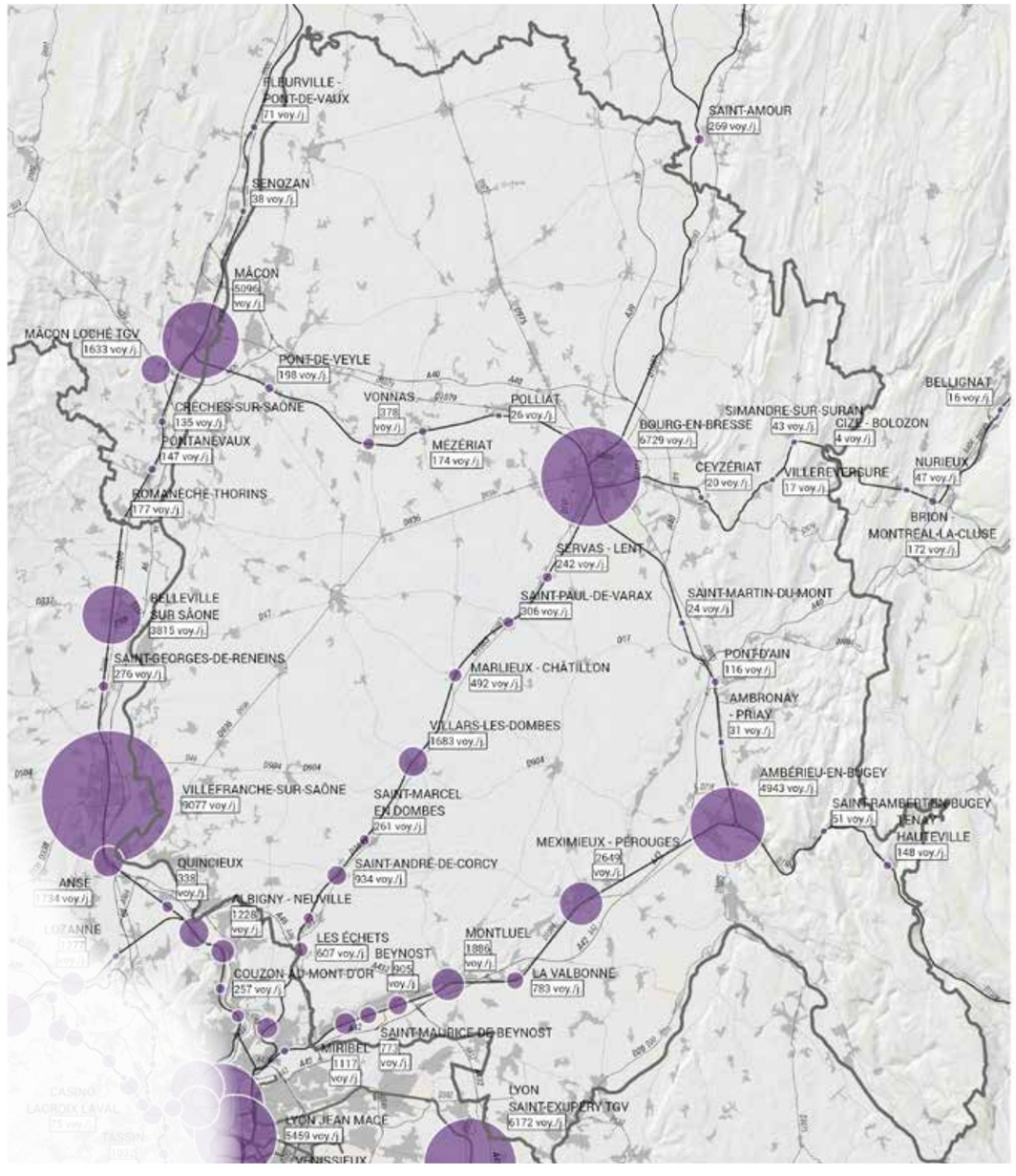
9 45 86 126

Gare sur 2 axes ferroviaires
L : direction Lyon
StE : directions Saint-Étienne

Fréquence en heure de pointe du matin toute dessertes cumulées vers Lyon

- ≤ à 15 min
- 16 à 30 min
- 31 à 45 min
- > 45 min

/ Fréquentation des gares



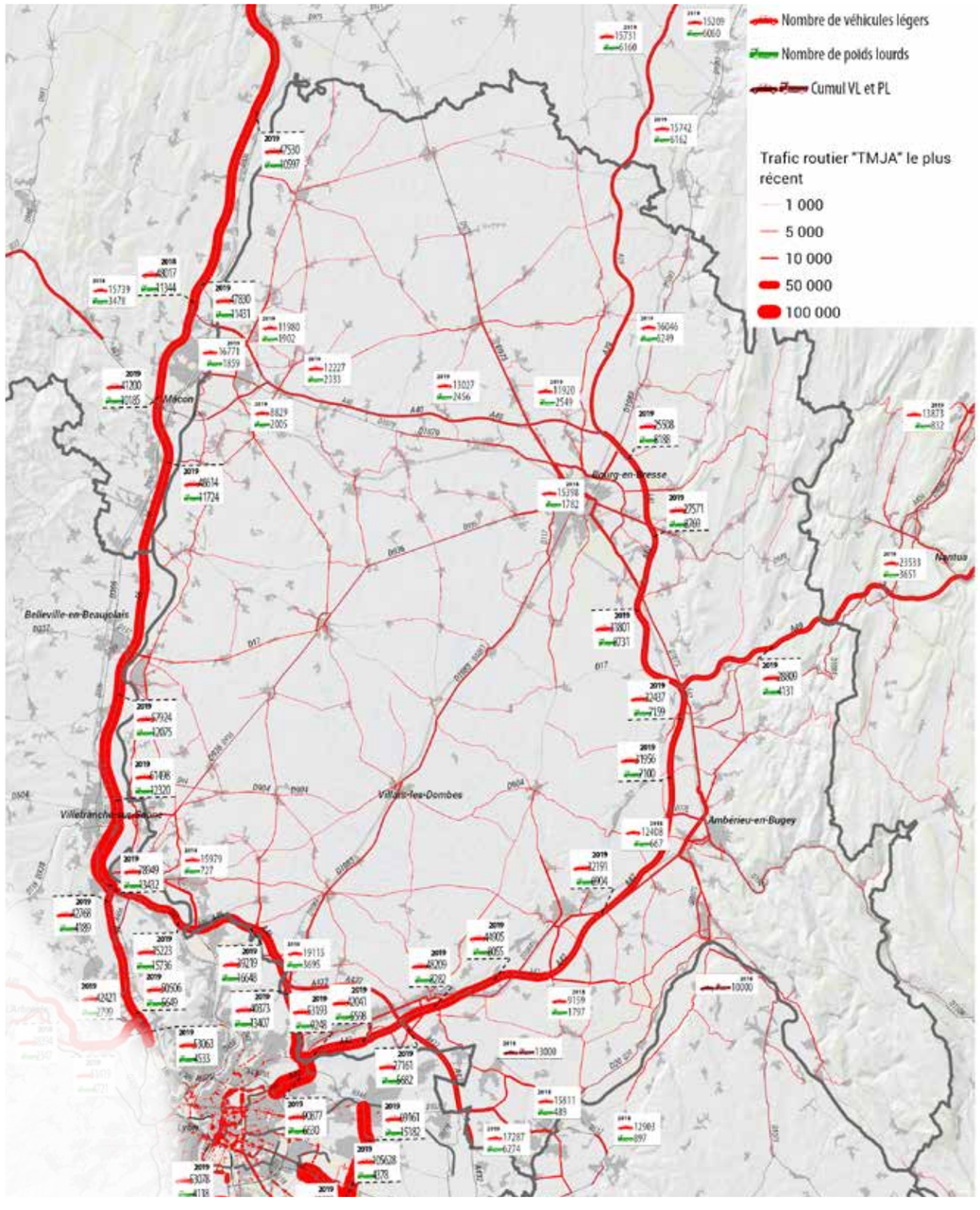
Nombre de voyages par jour par gare (montées + descentes)

Sources : CLC2018, IGN BDTopo, SNCF opendata 2022

/ Trafic routier

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agence d'urbanisme Lyon Saint-Etienne



Trafic routier « TMJA » le plus récent

1 000
5 000
10 000
50 000
100 000

Nombre de véhicules légers

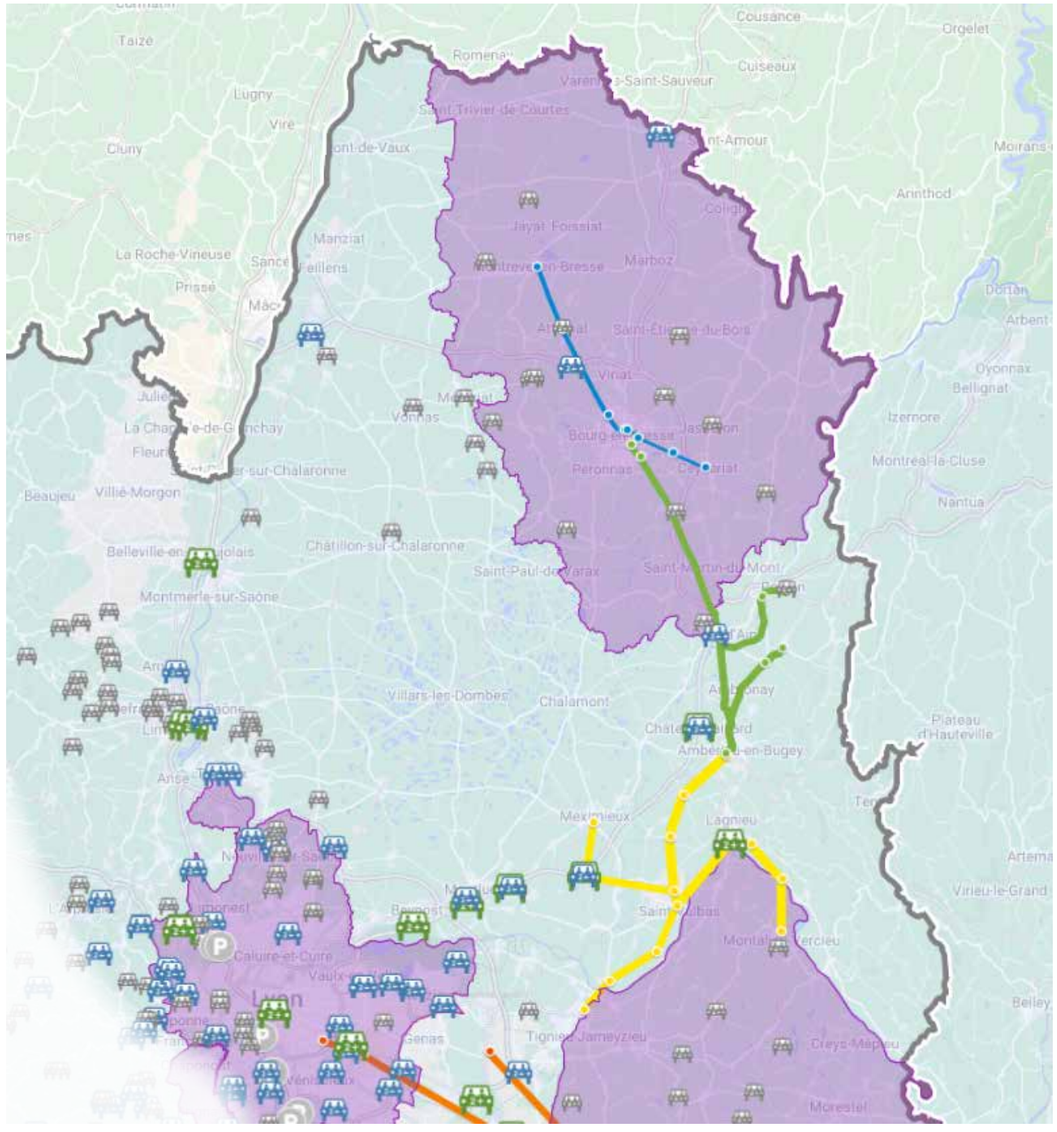
Nombre de poids lourds

Cumul VL et PL

Sources : observatoire des déplacements - epures, BD Topo (IGN), Open data ministère de la transistion écologique et solidaire, Open data CD01 et d38, Open data Métropole de Lyon, CD 69 - Mars 2020

/ Aires et services de covoiturage

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires



Aménagement covoiturage

- Aire de proximité
- Aire intermédiaire
- Aire structurante
- Point de prise dépose rapide

Services covoiturage en ligne

- Lignes Lane (MDL – CAPI)
- Lignes Covoit'ici (CCPA)
- Lignes Covoit'Go (CA3B)
- Lignes Illicov (CCRAPC)

- Territoire avec une incitation financière via une plateforme de covoiturage anticipé
- Zone présence service MOV'ICI
- Périmètre projet du SMT AML

Sources : CLC2018, IGN BDTopo, SNCF opendata 2022

/ Analyse

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

Desserte ferroviaire

La plupart des gares du bassin sont desservies à la demi-heure en période de pointe du matin (7h-9h) vers Lyon (et le soir depuis Lyon).
La gare d'Ambérieu-en-Bugey bénéficie d'une meilleure fréquence et d'un temps d'accès à Lyon attractif (23min), grâce à une desserte inter-villes supplémentaire.
Le bassin profite aussi de certaines gares du Val de Saône situé en frange ouest.

Fréquentation du réseau ferroviaire

Les gares de Bourg-en-Bresse et d'Ambérieu-en-Bugey sont les plus fréquentées avec respectivement 6 800 et 5 000 voyages par jour.

Trafic routier

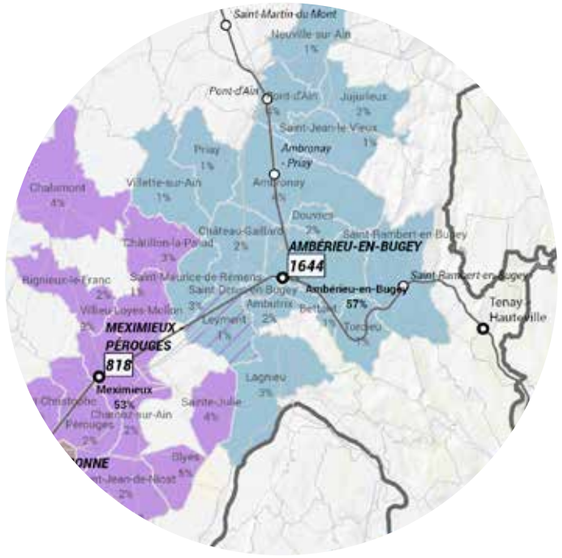
Le trafic routier est important sur les axes de transit autoroutier, mais aussi sur des routes départementales. Certaines d'entre-elles supportent du trafic dans les traversées de bourgs.

Covoiturage

Le bassin bénéficie d'un nombre significatif de services de covoiturage, notamment sous forme de lignes. Ces dernières diffèrent dans leur fonctionnement et leur exploitation et sont globalement indépendantes les unes des autres.
Les aménagements de covoiturage de ce territoire correspondent à une dizaine d'aires de covoiturage structurantes et une cinquantaine d'aires intermédiaires ou de proximité de taille plus réduite, ainsi que d'un P+R dédié aux covoitureurs à la gare d'Ambérieu-en-Bugey. Les aires de covoiturage les plus capacitaires sont situées le long des axes autoroutiers.

/ Analyse territoriale de l'aire d'influence des gares ····· B.3 ····· et des modes de déplacements pour accéder en gare

AIN OUEST / BOURG-EN-BRESSE

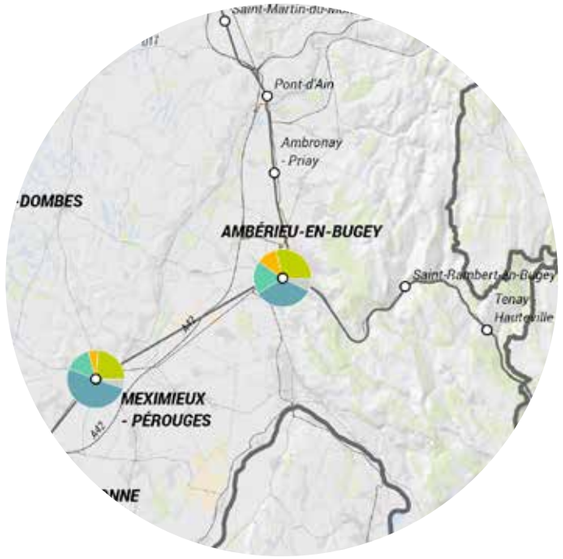


/ Attractivité des gares selon la commune de résidence

En comparaison avec les résultats 2019, on constate que les les aires de chalandises d'Ambérieu en Bugey, de Bourg en Bresse, de Meximieux et Villars les Dombes restent les 4 plus importantes du bassin.
Elles montrent l'importance des rabattements privilégiés en direction de Lyon sur de larges périmètres.

L'aire de chalandise d'Ambérieu est extrêmement vaste, avec 25 communes. D'autres gares, plus proches de Lyon, ont un rayonnement plus limité ce qu'explique en partie la proximité des gares de ce secteur.

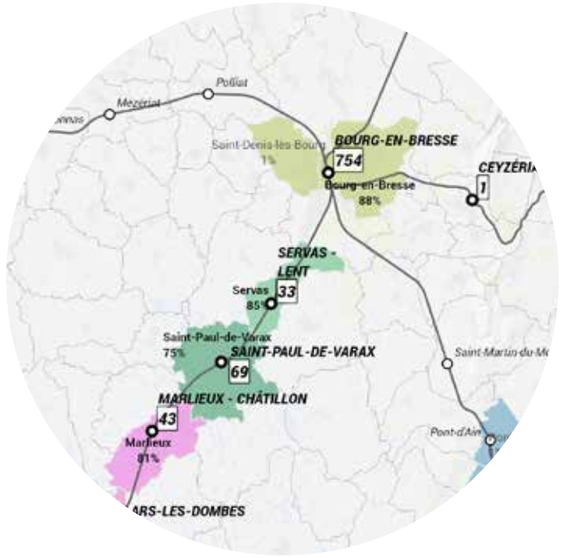
P. 28



/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares

La décomposition des parts modales montre l'importance des rabattements en voiture pour les gares de Meximieux et Ambérieu en Bugey. Bien que ces dernières soient urbaines, les modes actifs sont assez limités.
Plus du quart des rabattements est fait en modes actifs, et le rabattement en TC est non négligeable sur la Côtière.

P. 29

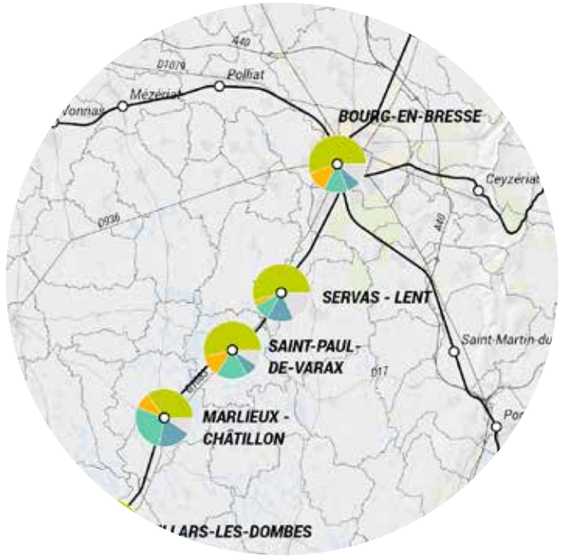


/ Attractivité des gares selon la commune de destination travail ou étude

En descente de train, pour des trajets menant au lieu de travail ou d'étude, on observe que les destinations finales sont proches des gares, éventuellement sur les communes contigües.

La tendance en volume peut être significative, et démontre la multipolarisation du territoire.

P. 30



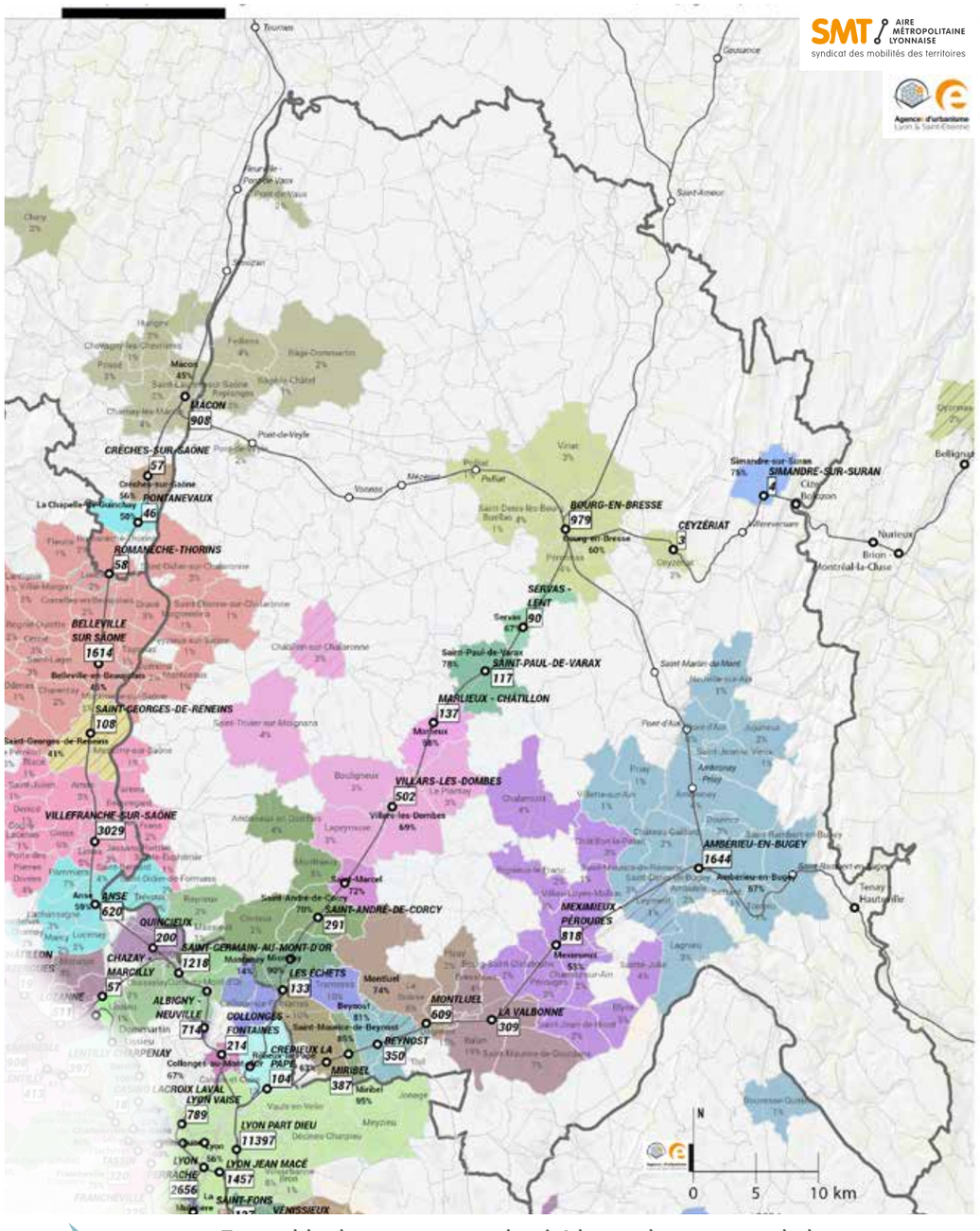
/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail

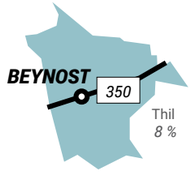
On observe que l'usage du TER pour aller travailler ou étudier est lié à la proximité géographique entre la gare de descente et la destination finale, parcourable à pied ou à vélo.

La part des transports en commun se maintient entre 8 et 12 % pour les communes à proximité de la Métropole de Lyon.

P. 31

/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de résidence



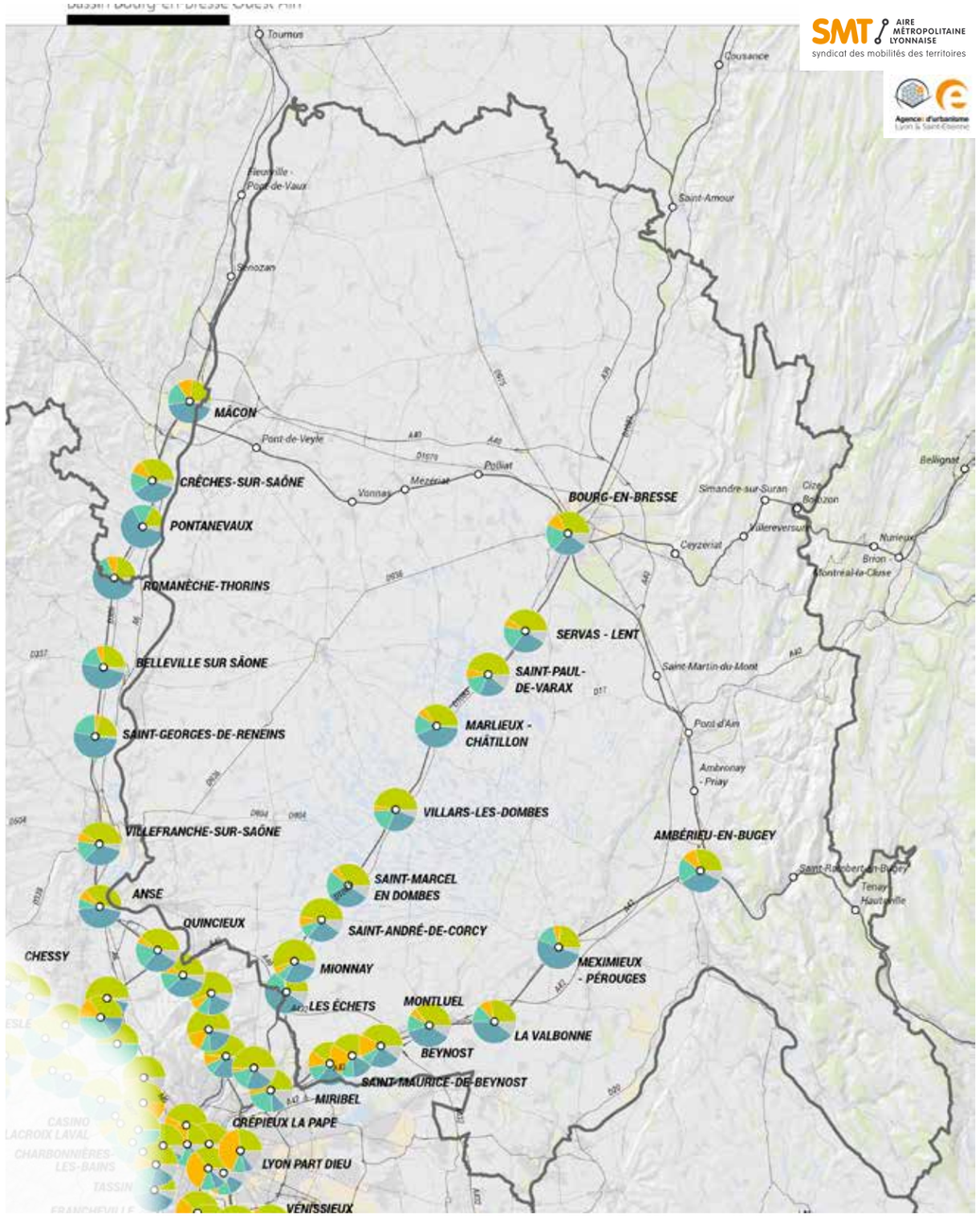


Ensemble des communes de résidence des usagers de la gare (avec chacune au moins 10 voyages par jour)

BEYNOST	Gare concernée	Thil	commune de résidence
350	nombre de voyages enquêtés	8 %	part des usagers de la gare

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares



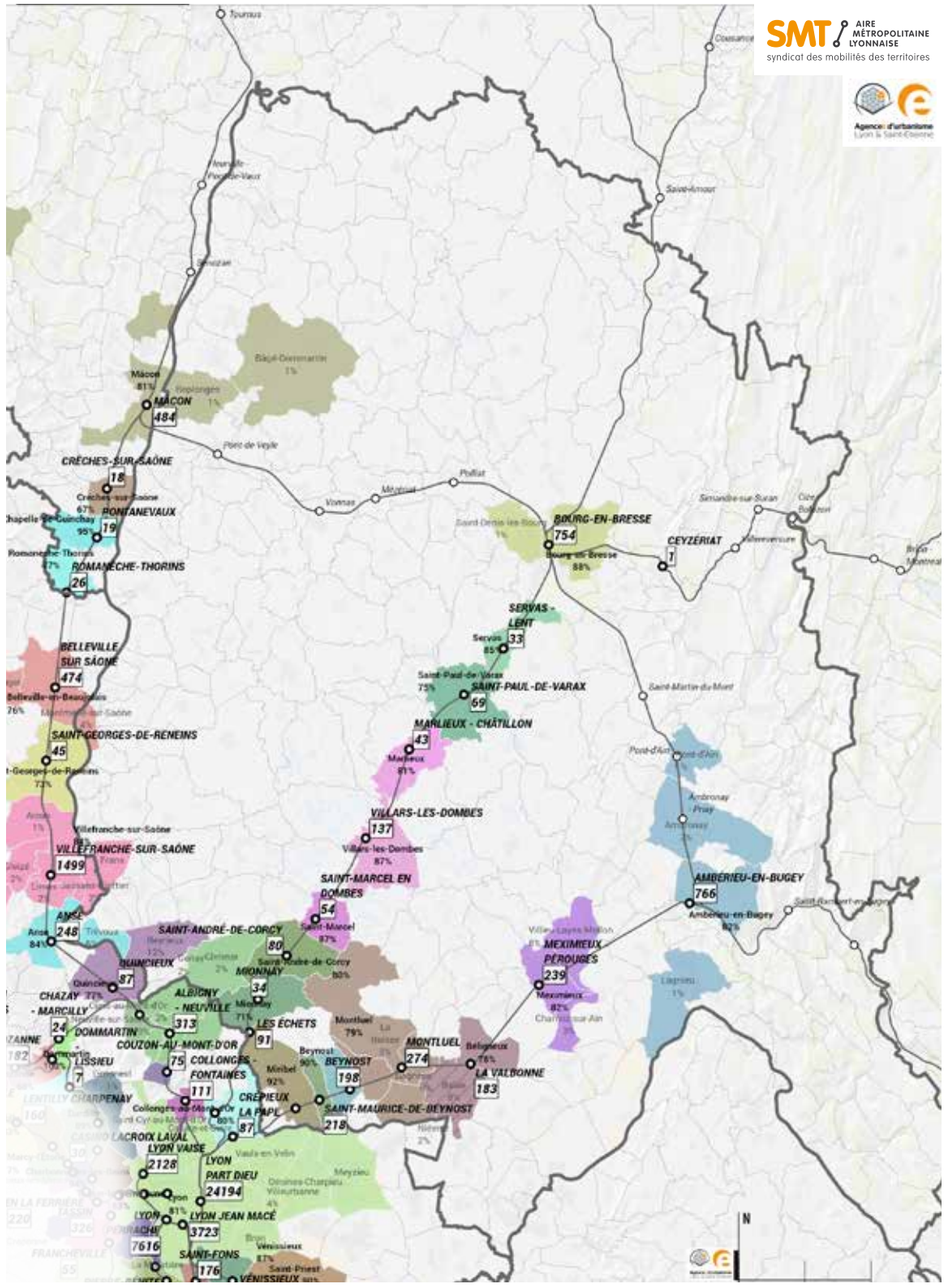
Mode de rabattement en gares depuis le domicile

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Voiture passager (déposé ou en covoiturage)
- Voiture conducteur
- Autres

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de destination travail ou étude



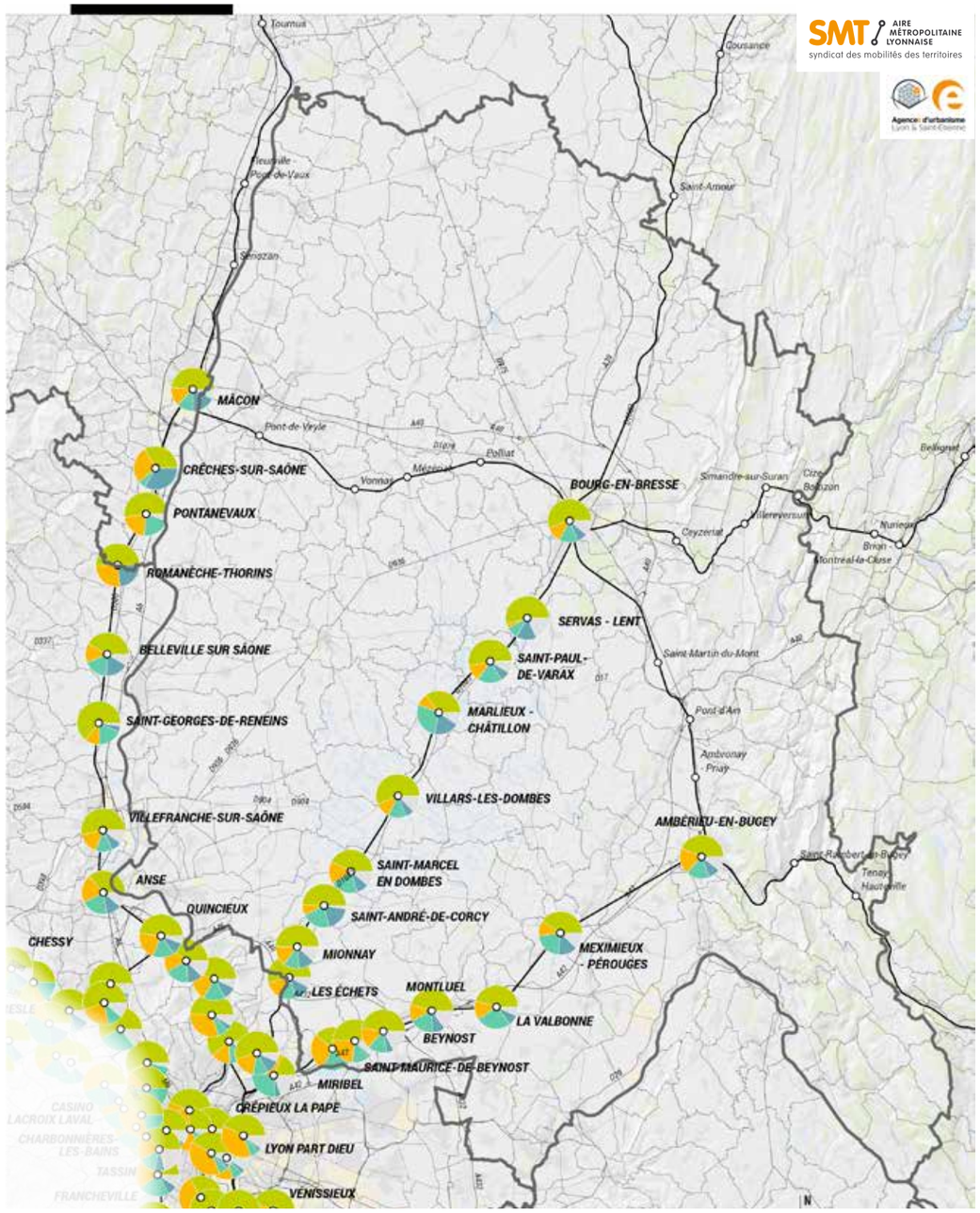
137 **VILLARS-LES -DOMBES**
Villars-Les-Dombes
87 %

Ensemble des communes de destination des usagers de la gare pour motif travail ou études.

VILLARS-LES-DOMBES	Gare concernée	Villars-les-Dombes	commune de destination travail/étude
137	nombre de voyage enquêtés	*87 %*	part des usagers de la gare

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail



Mode de diffusion depuis les gares vers lieu de travail

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Voiture passager (déposé ou en covoiturage)
- Voiture conducteur
- Autres

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

Les Gares

AIN OUEST - BOURG-EN-BRESSE

C

Albigny-Neuville
P. 34>37

Ambérieu-en-Bugey
P. 38>41

Anse
P. 42>45

Belleville-sur-Saône
P. 46>49

Beynost
P. 50>53

Bourg-en-Bresse
P. 54>57

Les Échets (Miribel)
P. 58>61

Mâcon-Ville
P. 62>65

Méximieux-Pérouges
P. 66>69

Miribel
P. 70>73

Montluel
P. 74>77

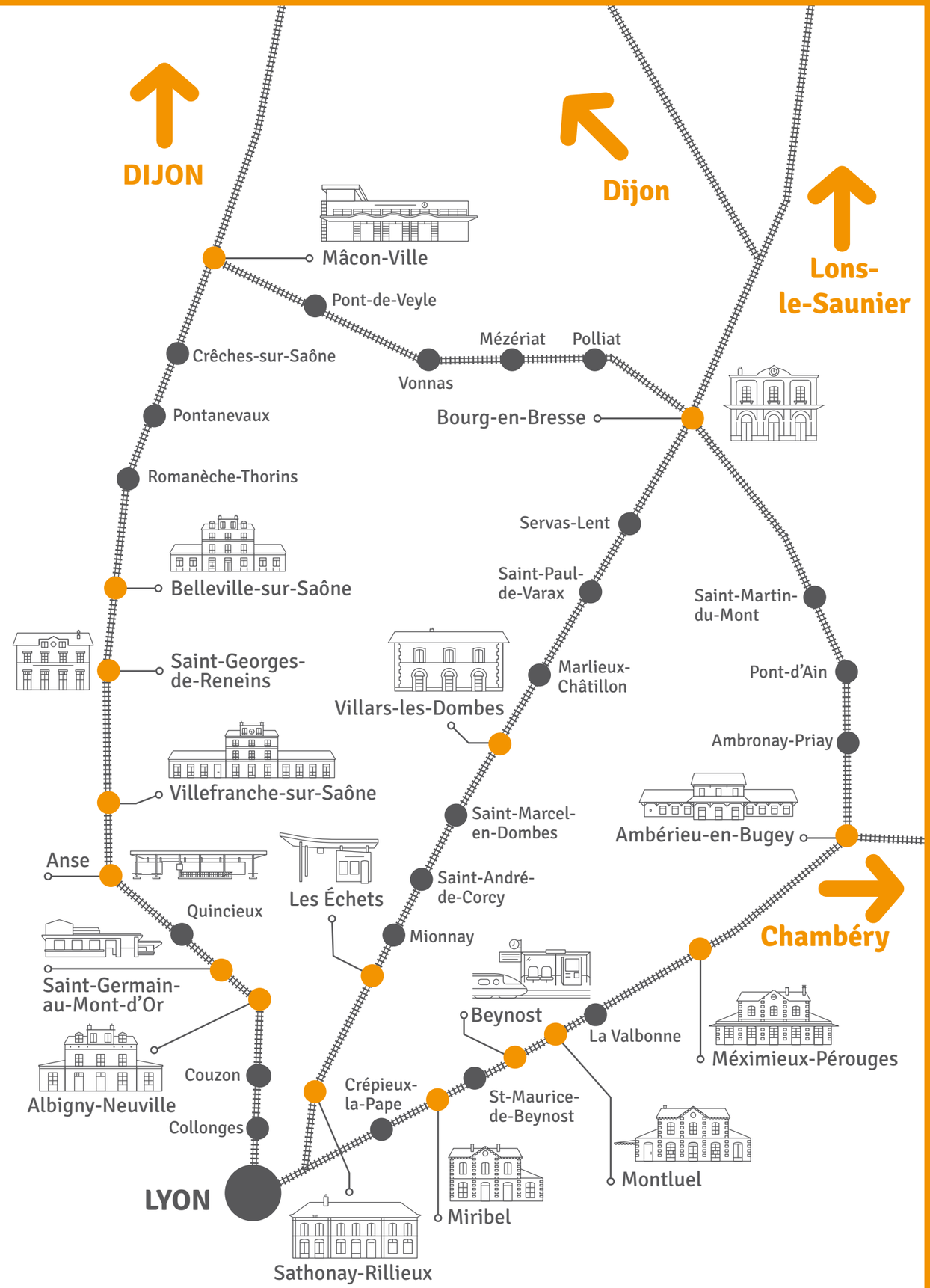
Saint-Georges-de-Reneins
P. 78>81

Saint-Germain-au-Mont-d'Or
P. 82>85

Sathonay-Rillieux
P. 86>89

Villars-les-Dombes
P. 90>93

Villefranche-sur-Saône
P. 94>97



Gare de

ALBIGNY-NEUVILLE

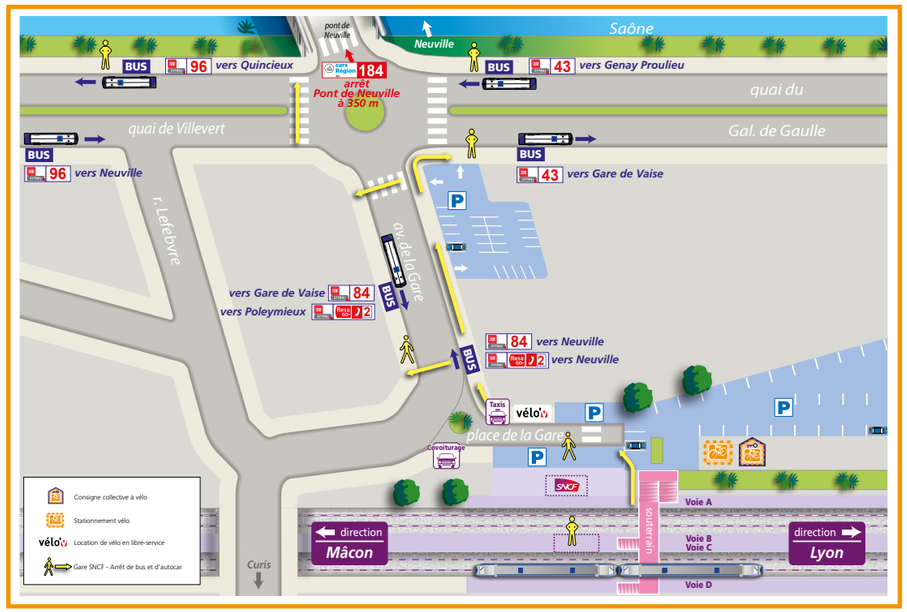
/ Pôle de Rabattement

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

81

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1321

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 20 %
- VPP 9 %
- TC 7 %
- Actifs 56 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

48

places en consignes

Libre service : **Vélo'V**

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

186

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

3 Lignes TCL

1 TAD Résago

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE

T-libr

Correspondances Horaires :

TCL
- Poleymieux > Neuville — R2 ✖
- Gare de Vaise > Neuville — 84 — 10 min — 19 min

Heure de départ du TER Albigny-Neuville	6h57	7h20	7h27	7h38
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	-	7h35	-	-
Lyon Vaise	7h09	-	7h39	7h52
Lyon Perrache	7h16	7h48	7h46	8h08
Lyon Jean Macé	7h23	-	-	-

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

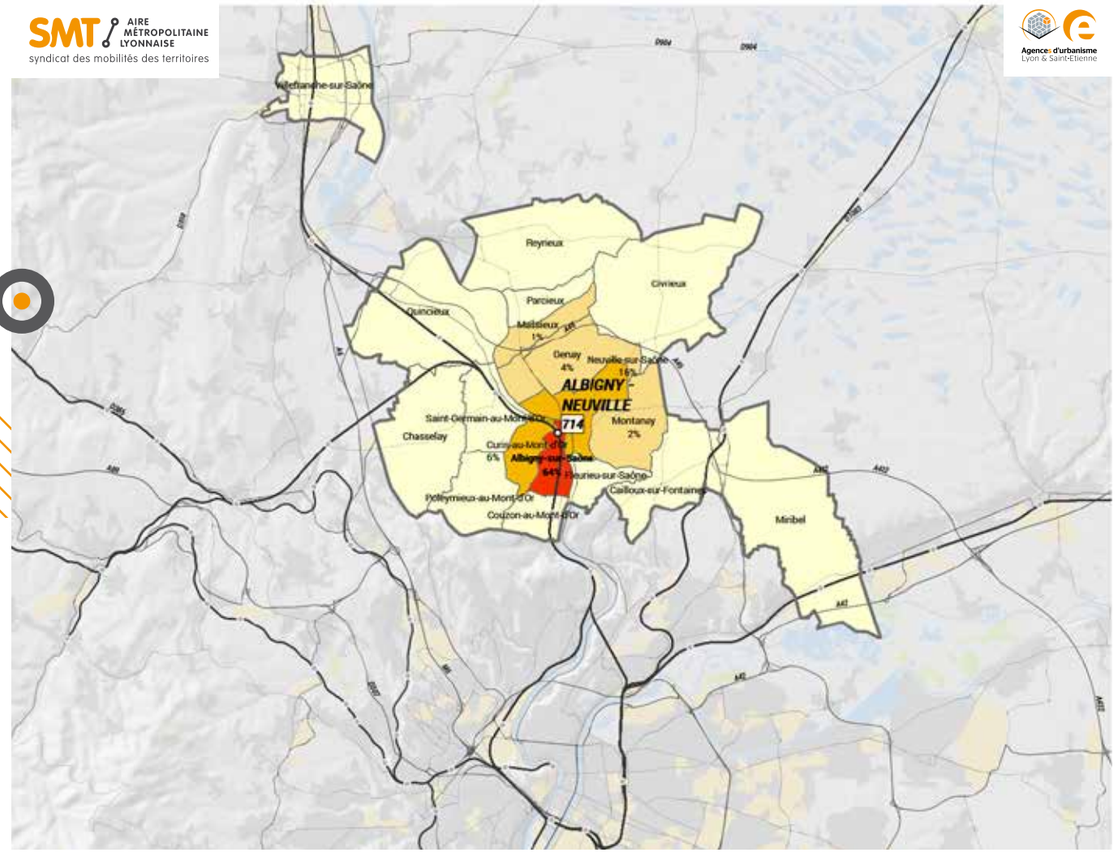
11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

ALBIGNY-NEUVILLE

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

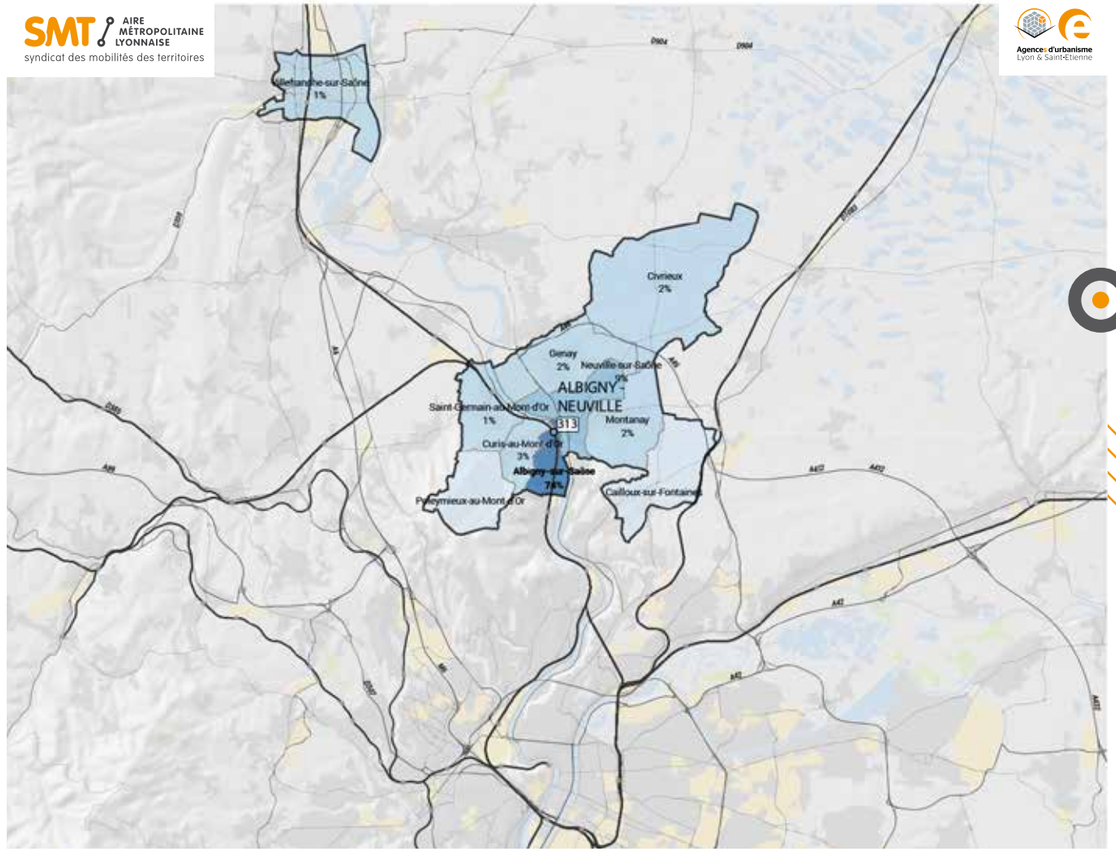


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

64 % des usagers habitent Albigny-sur-Saône

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

74 % des usagers travaillent à Albigny-sur-Saône

Gare de

AMBÉRIEU-EN-BUGEY

/ Grand Pôle d'échanges

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal

Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

100
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

5201
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 34 %
- VPP 18 %
- TC 12 %
- Actifs 29 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

82
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

620
places disponibles

COVOITURAGE

60
places disponibles

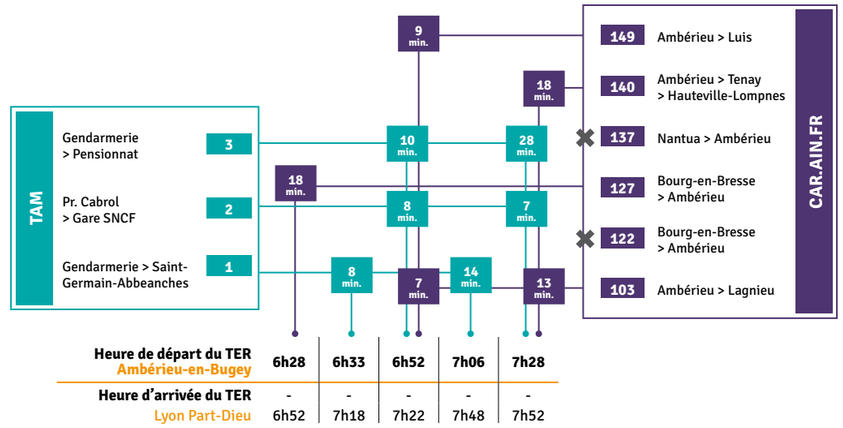
BUS / CAR*

- **3** Lignes TAM
- **1** Navette TAM
- **1** TAD Touquan
- **5** Lignes CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :



LÉGENDE

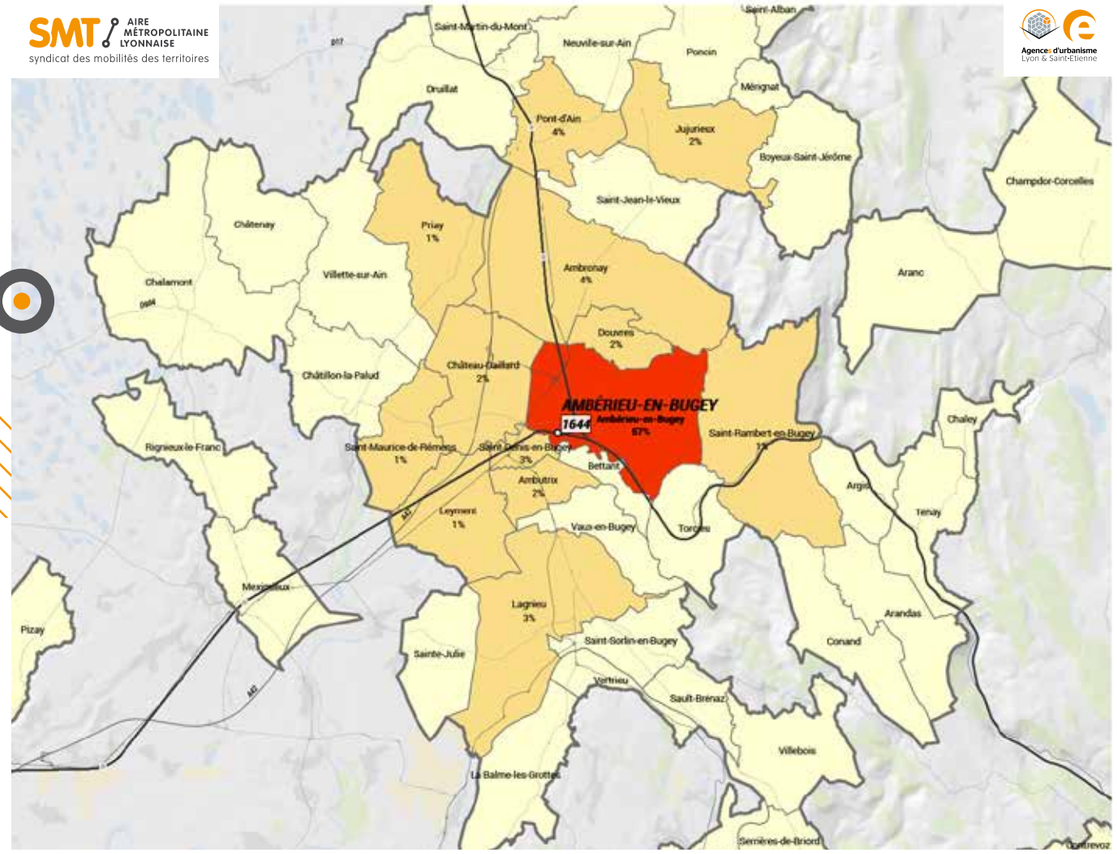
- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

AMBÉRIEU-EN-BUGEY

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

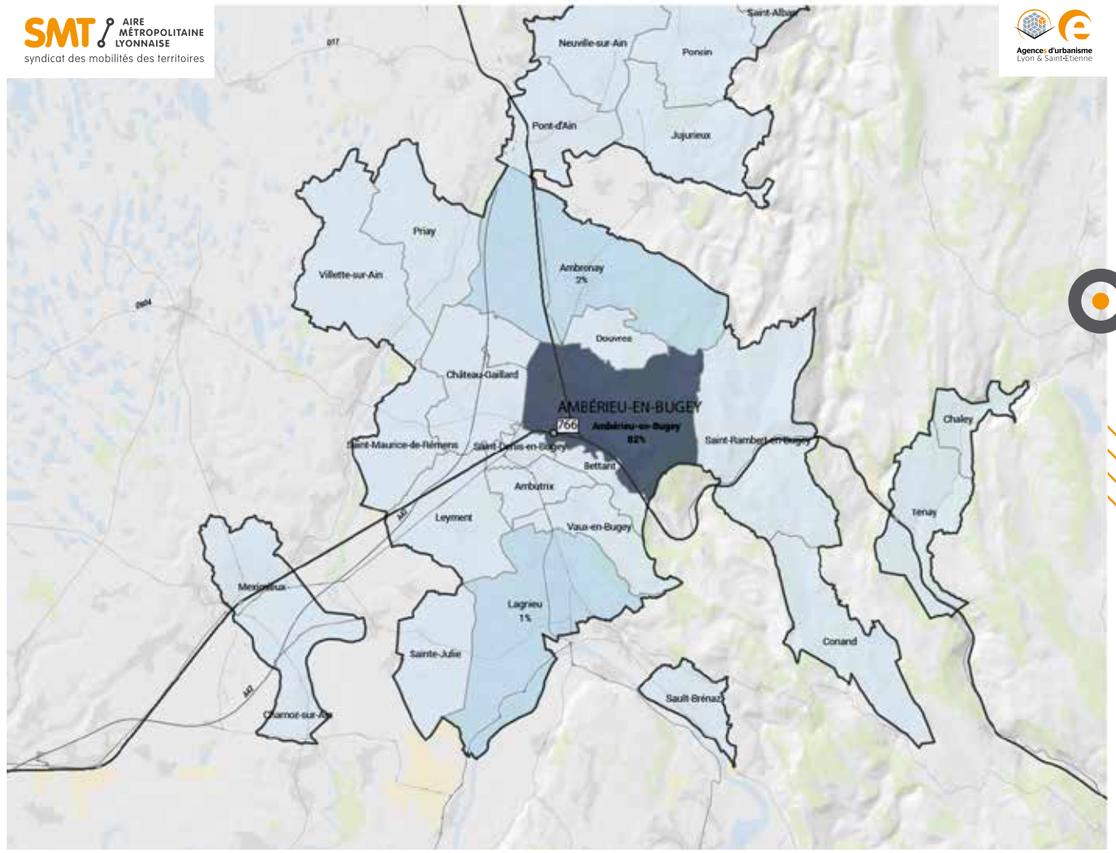


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

57 % des usagers habitent Ambérieu-en-Bugey

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

82 % des usagers travaillent à Ambérieu-en-Bugey

Gare de

ANSE

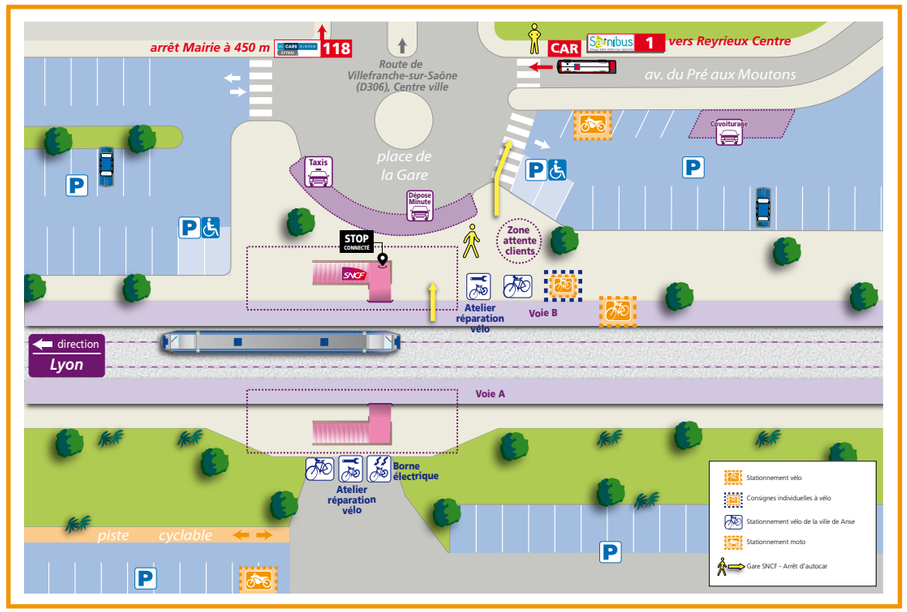
/ Gare de proximité

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

74

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1803

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 44 %
- VPP 8 %
- TC 7 %
- Actifs 36 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

12

places en consignes

STATIONNEMENT P+R

296

places disponibles
+ 224 places Parking Ansolia

COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne SAÔNIBUS

1 Ligne CARS DU RHÔNE

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE

Correspondances Horaires :

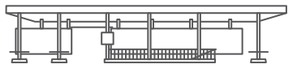
SAÔNIBUS — Reyrieux > Trévoux > Anse — 1 — 9 min — 4 min — 9 min

Heure de départ du TER Anse	6h36	6h45	7h10	7h15
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-
Lyon Vaise	-	7h09	7h25	7h41
Lyon Perrache	-	7h16	7h32	7h46
Lyon Jean Macé	-	7h23	7h41	7h52

LÉGENDE

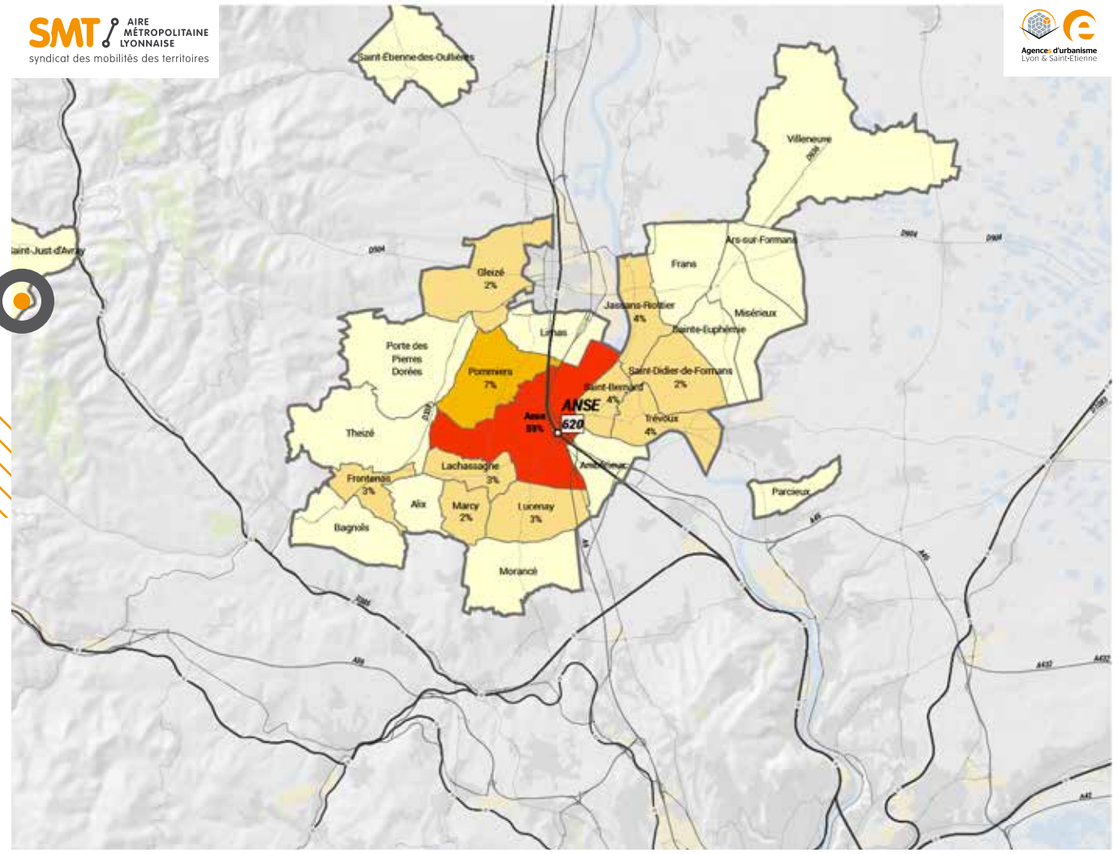
- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



Gare de
ANSE

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

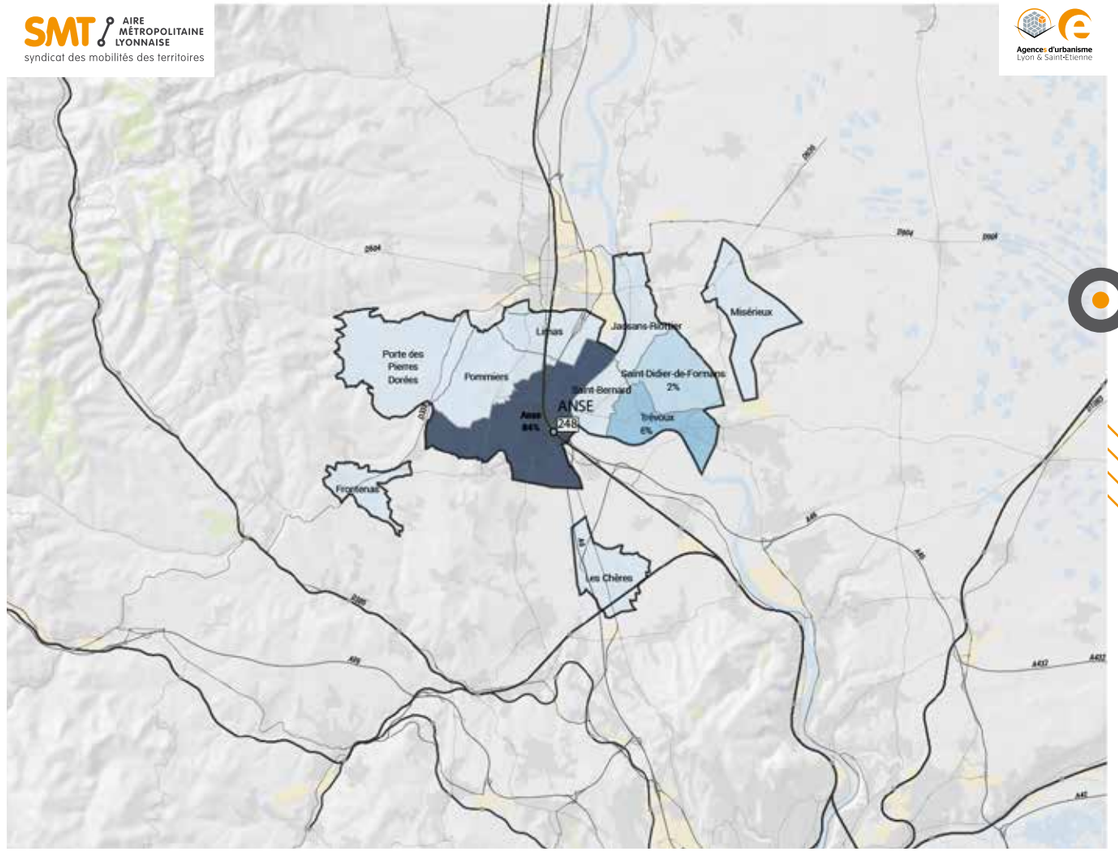


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

56 % des usagers habitent Anse

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

70 % des usagers travaillent à Anse

Gare de

BELLEVILLE-SUR-SAÔNE

/ Pôle de Rabattement

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal

Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

63
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

4015
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 49 %

VPP 16 %

TC 6 %

Actifs 26 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

48
places en consignes «TER+vélo»

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

650
places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

5 Lignes CARS DU RHÔNE « régulières »

1 Ligne CARS RÉGION EXPRESS

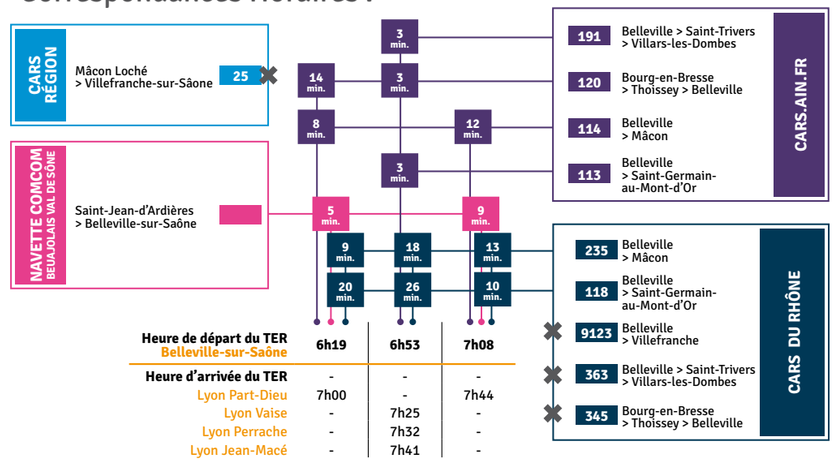
4 Lignes CARS RÉGION AIN

1 Navette Beaujolais Val de Saône

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train MOYENNE

Correspondances Horaires :



LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

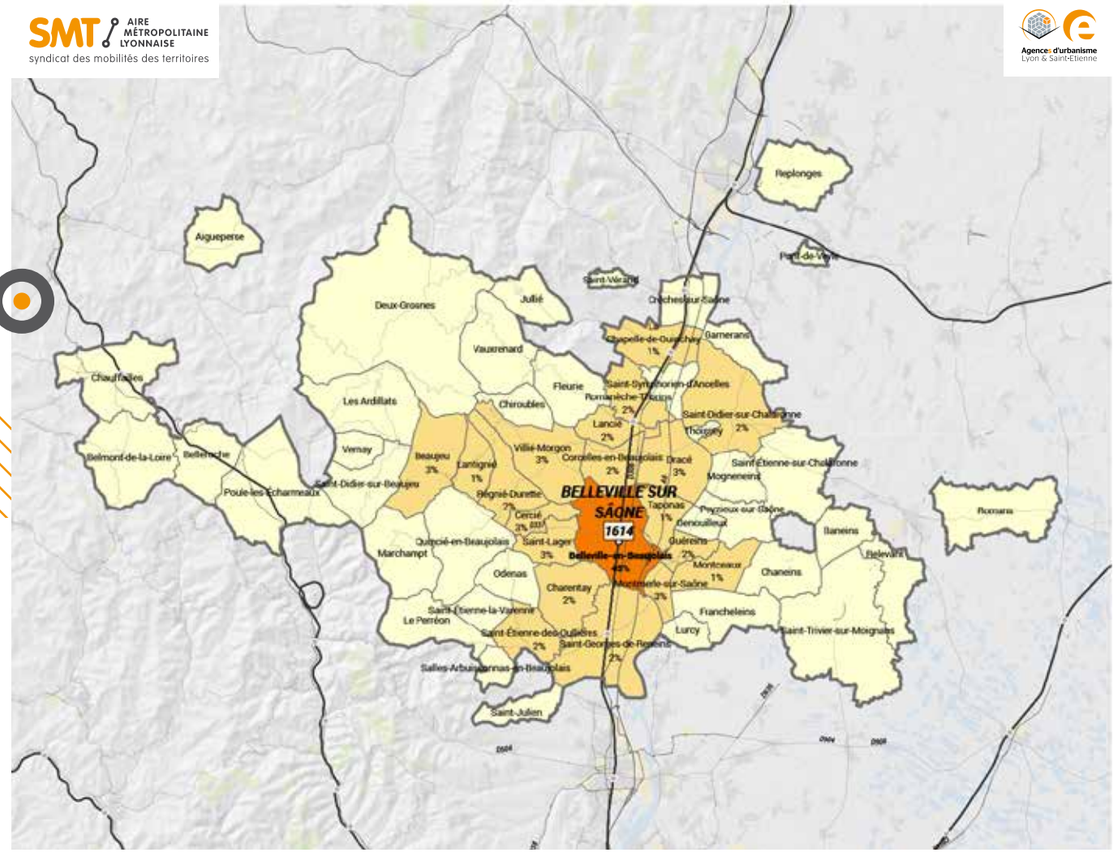
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

BELLEVILLE-SUR-SAÔNE

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

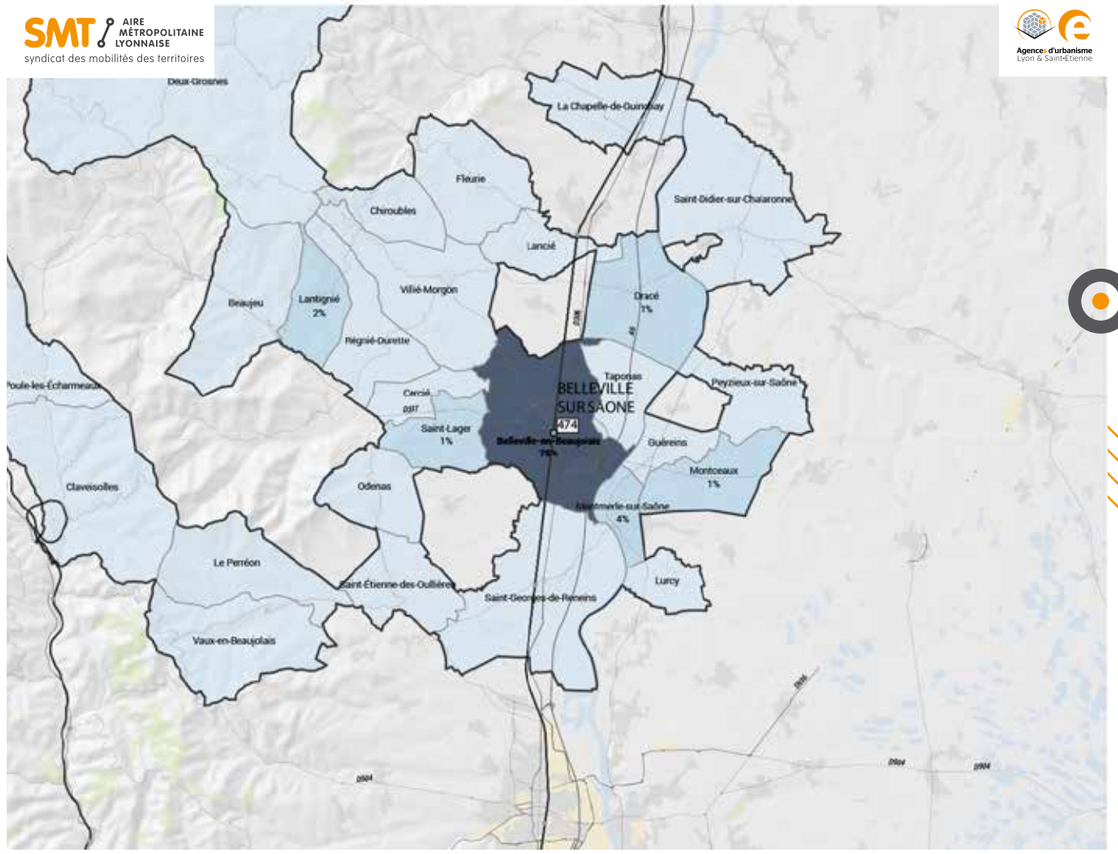


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

45 % des usagers habitent Belleville-en-Beaujolais

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

76 % des usagers travaillent à Belleville-en-Beaujolais

Gare de

BEYNOST

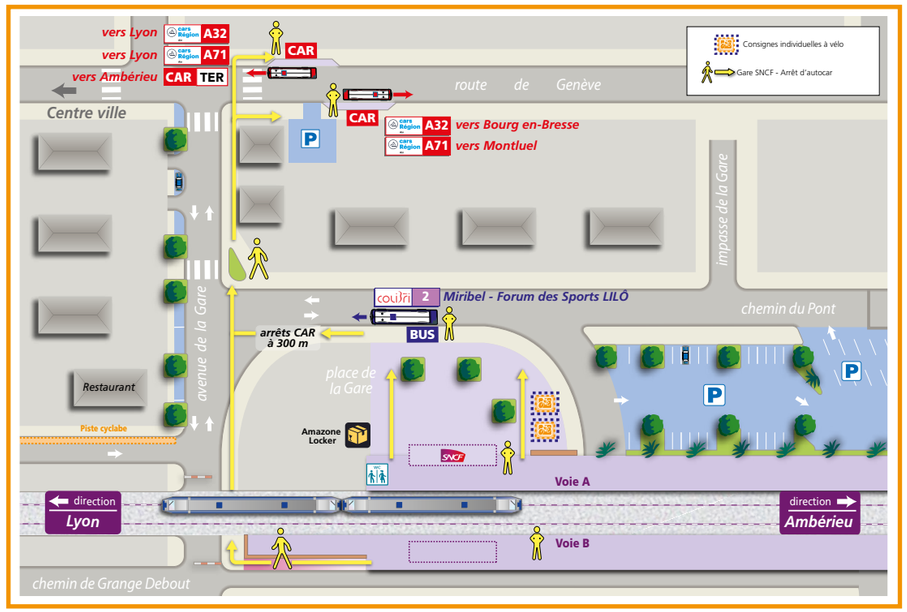
/ Gare de proximité

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

35

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

991

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 24 %
- VPP 8 %
- TC 17 %
- Actifs 41 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

8

places en consignes

STATIONNEMENT P+R

112

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne COLIBRI

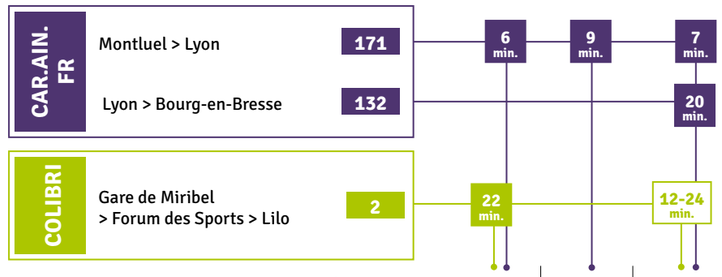
2 Lignes CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

T→libr

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Beynost	**7h00**	**7h11**	**7h32**
Heure d'arrivée du TER Lyon Part-Dieu	- 7h18	- -	- 7h48

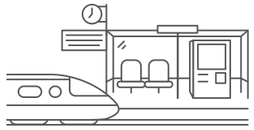
LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

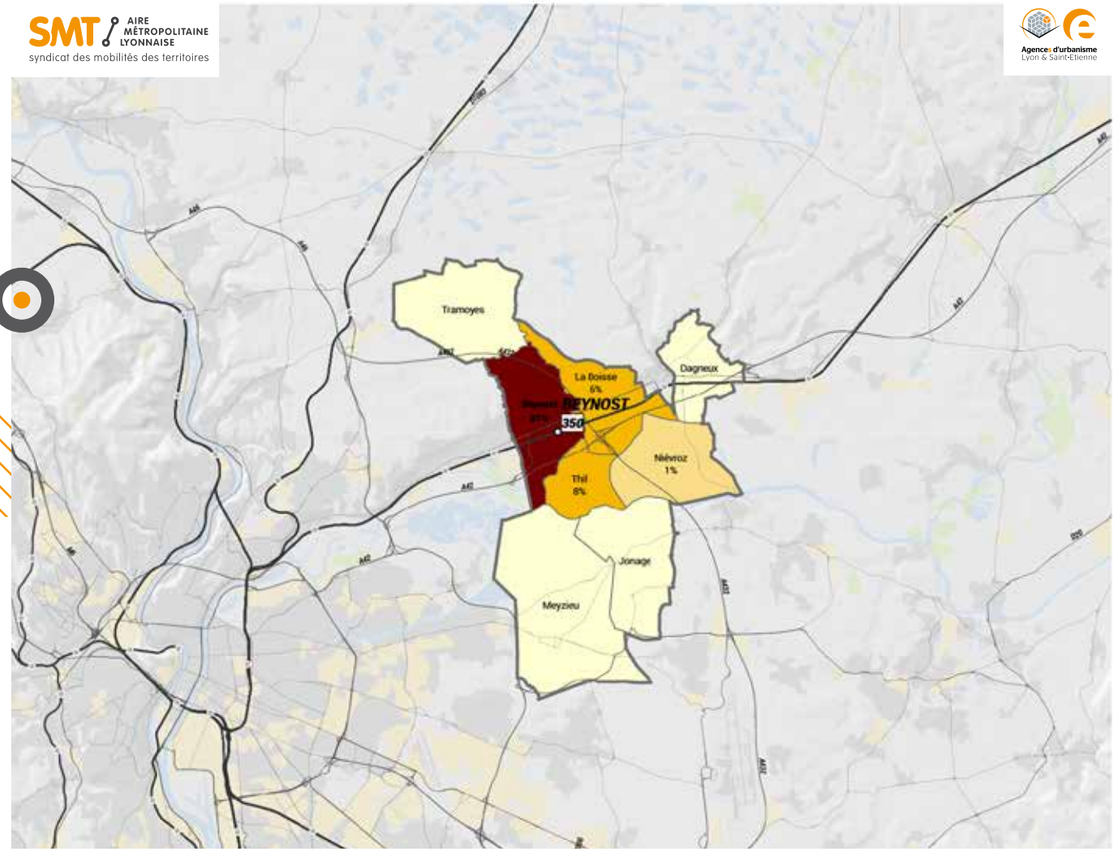
11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



Gare de
BEYNOST

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

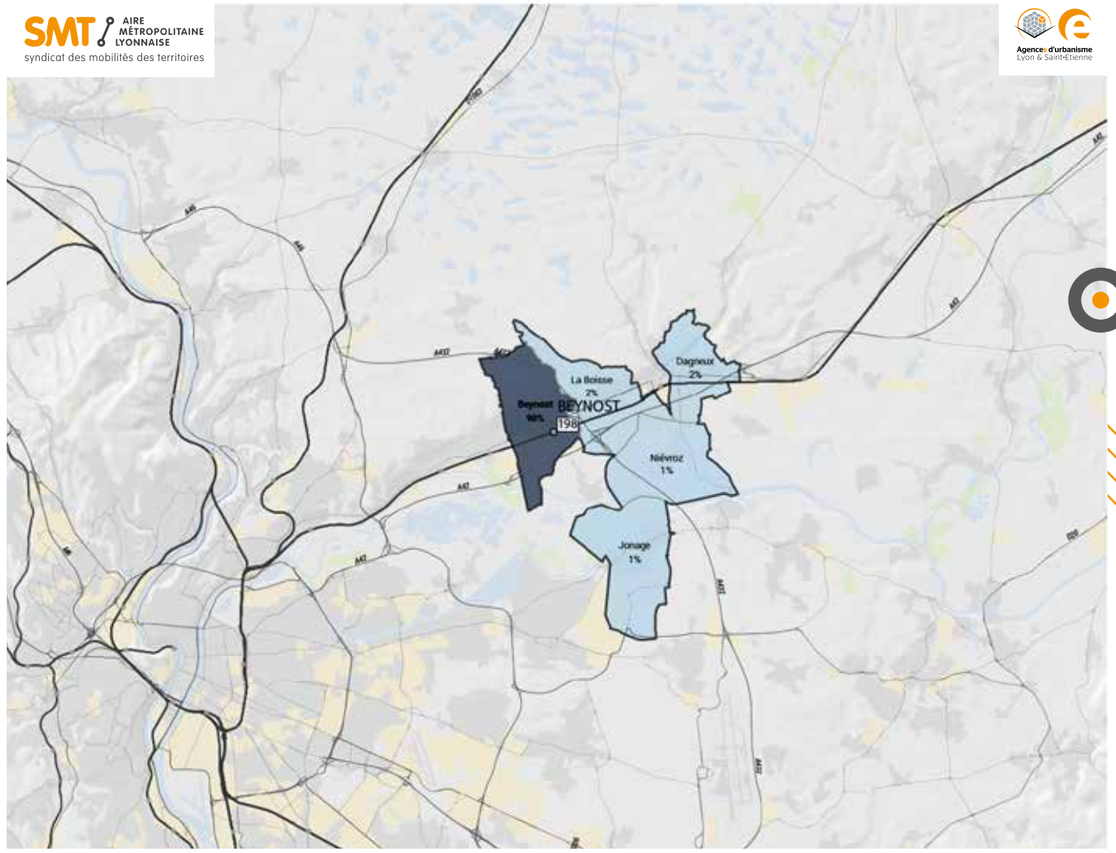


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

81 % des usagers habitent Beynost

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

90 % des usagers travaillent à Beynost

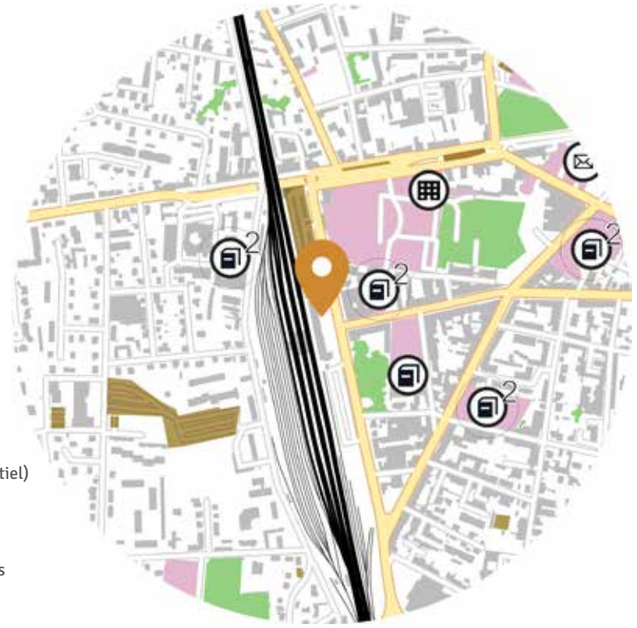
Gare de

BOURG-EN-BRESSE

/ Grand Pôle d'échanges

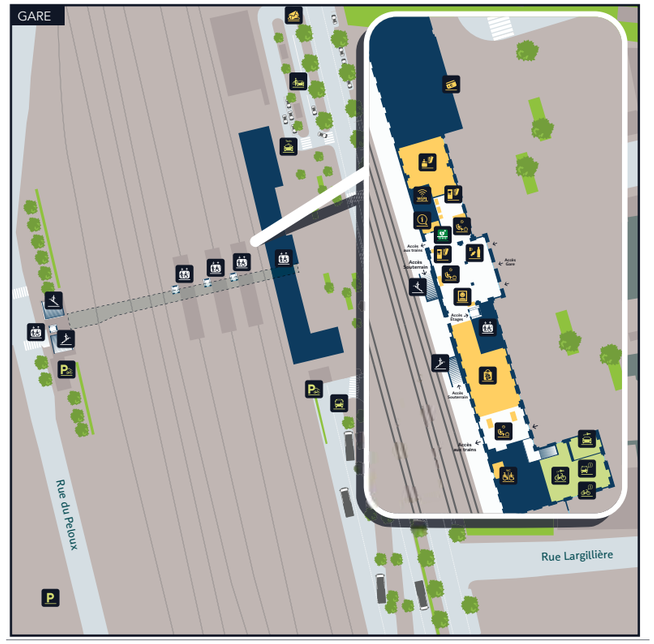
→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

95
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

7232
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 27 %

VPP 20 %

TC 11 %

Actifs 33 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

120
places en consignes

Libre service : **Rubis'Vélo**

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

350
places disponibles dont 133 payantes

COVOITURAGE

BUS / CAR*

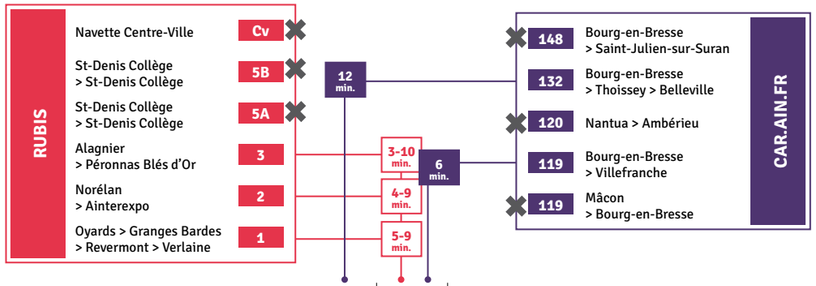
4 Lignes RUBIS

6 Lignes CARS RÉGION AIN

***Nombre de lignes de transports en commun**

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Bourg-en-Bresse	6h17	6h42	6h47
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h18	7h31	7h48
Lyon Perrache	7h29	7h43	7h59

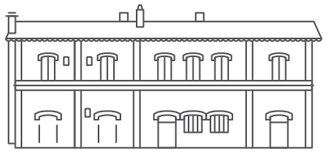
LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

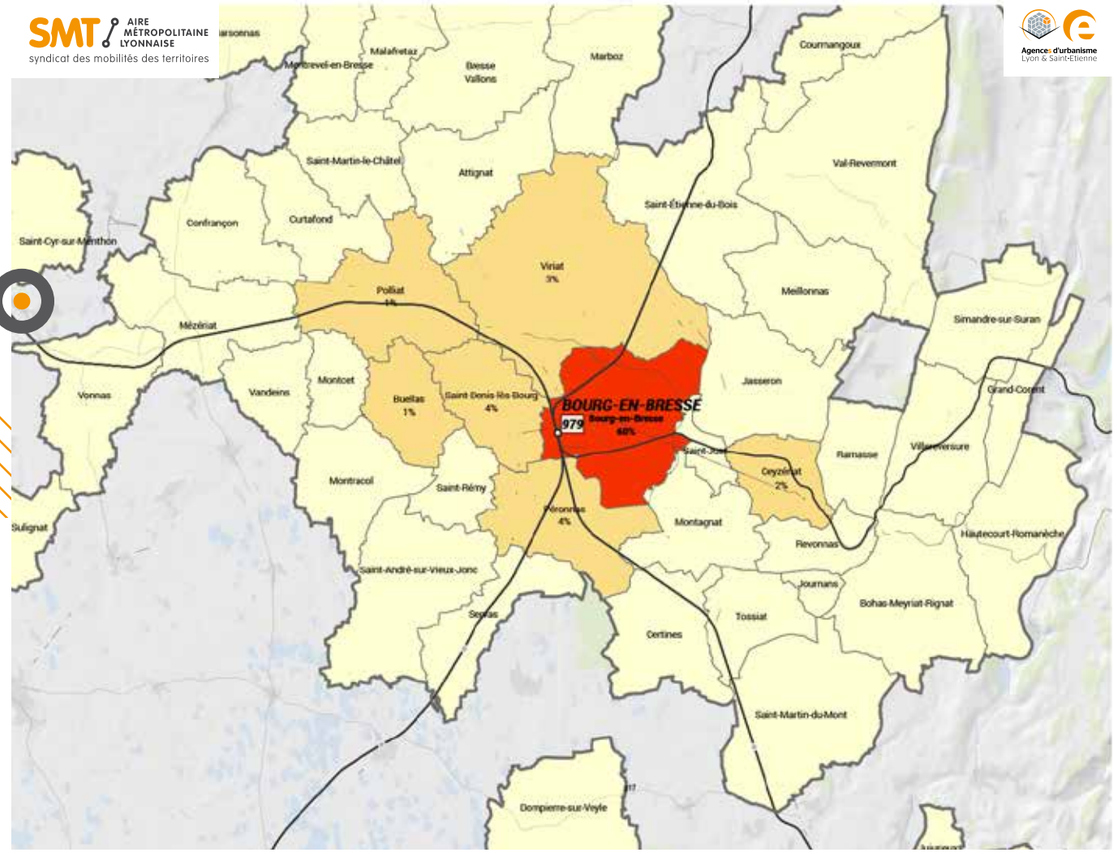
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



Gare de

BOURG-EN-BRESSE

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

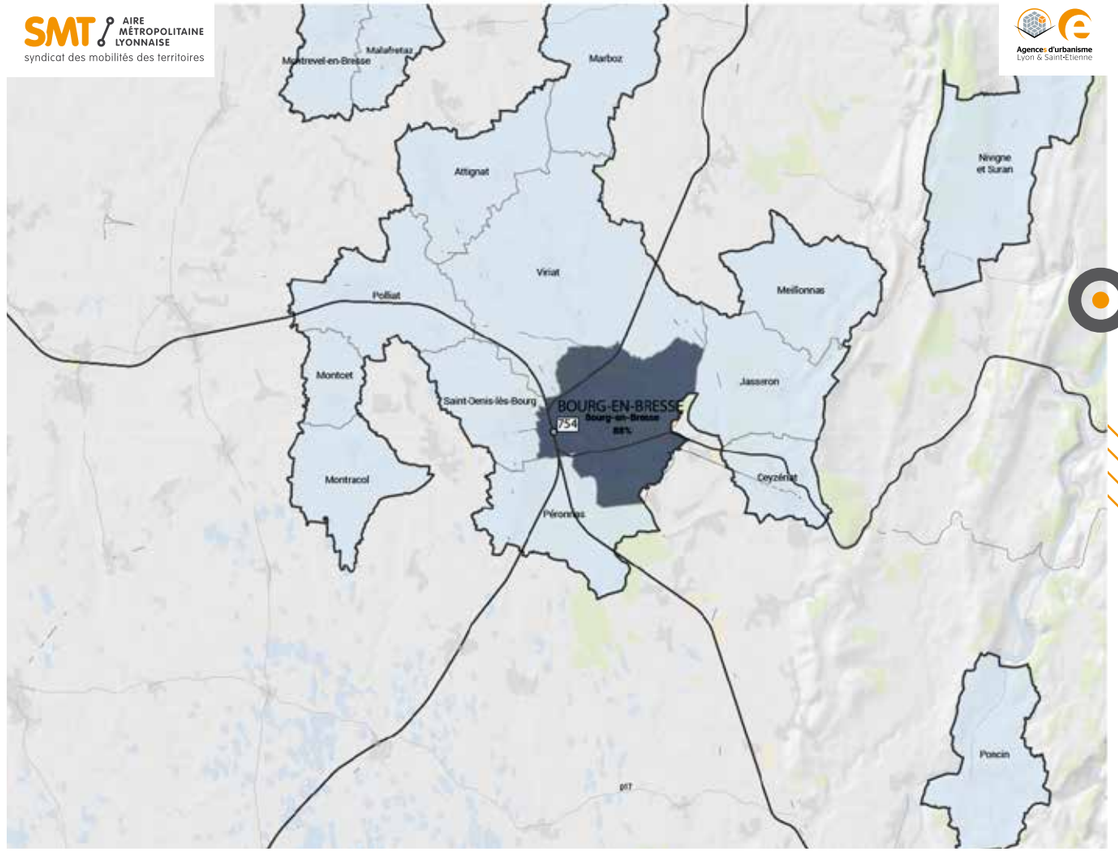


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

60 % des usagers habitent Bourg-en-Bresse

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

88 % des usagers travaillent à Bourg-en-Bresse

Gare de

LES ÉCHETS (MIRIBEL)

/ Gare de proximité

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal

Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

39
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

662
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 44 %
- VPP 17 %
- TC 2 %
- Actifs 27 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

10
places en consignes

STATIONNEMENT P+R

90
places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne COLIBRI

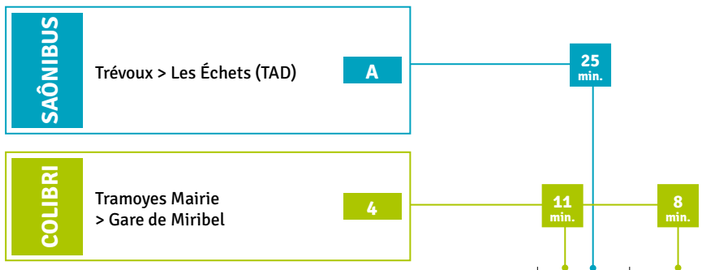
1 Ligne SAÔNIBUS

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

T libr

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Les Échets	6h31	7h01	7h31
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Part-Dieu	6h48	7h18	7h48
Lyon Perrache	6h59	7h29	7h59

LÉGENDE

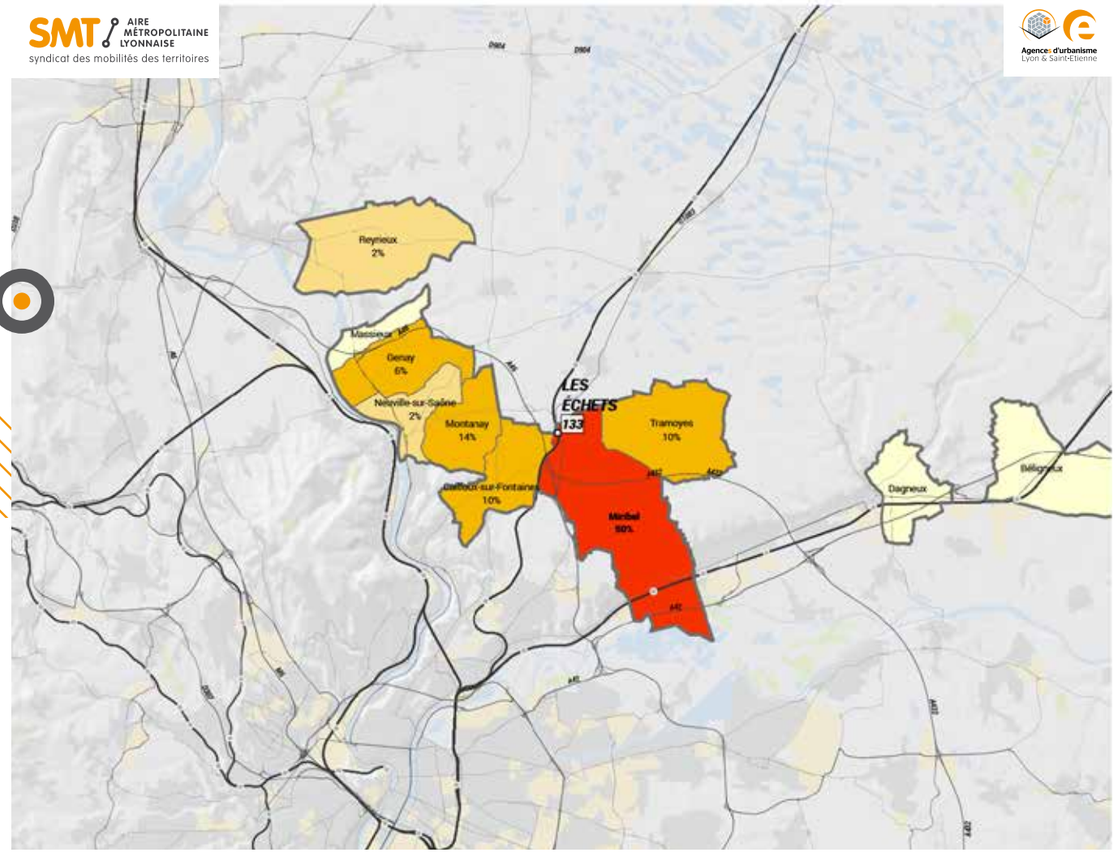
- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

LES ÉCHETS (MIRIBEL)

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

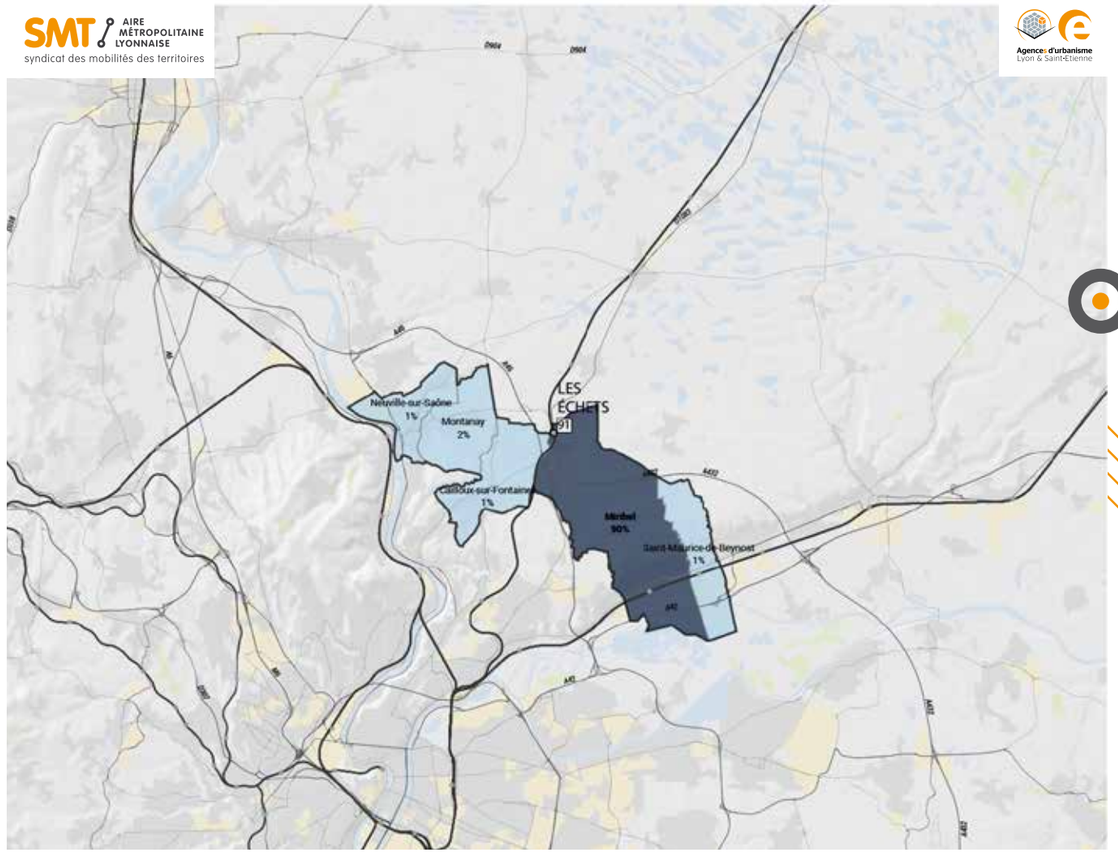


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

50 % des usagers habitent Miribel

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



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

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

90 % des usagers travaillent à Miribel

Gare de

MÂCON VILLE

/ Grand Pôle d'échanges

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal

Source : SNCF Gares et Connexions

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

91
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

5320
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 43 %
- VPP 18 %
- TC 12 %
- Actifs 23 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

29
places en consignes «TER+vélo»

STATIONNEMENT P+R

250
places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

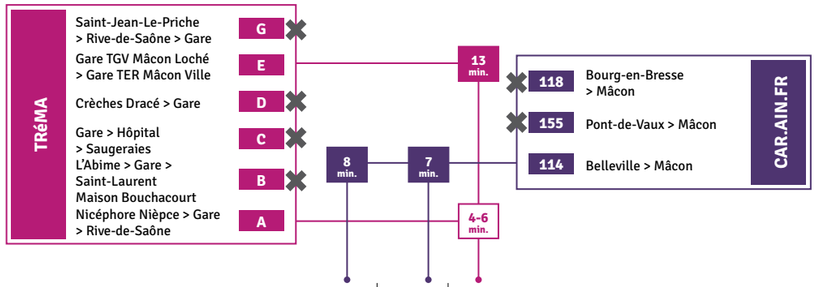
3 Lignes CARS RÉGION AIN

6 Lignes TRÉMA

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Mâcon Ville	5h58	6h32	6h54
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h25	-
Lyon Perrache	-	7h32	-
Lyon Jean Macé	-	7h41	-

LÉGENDE

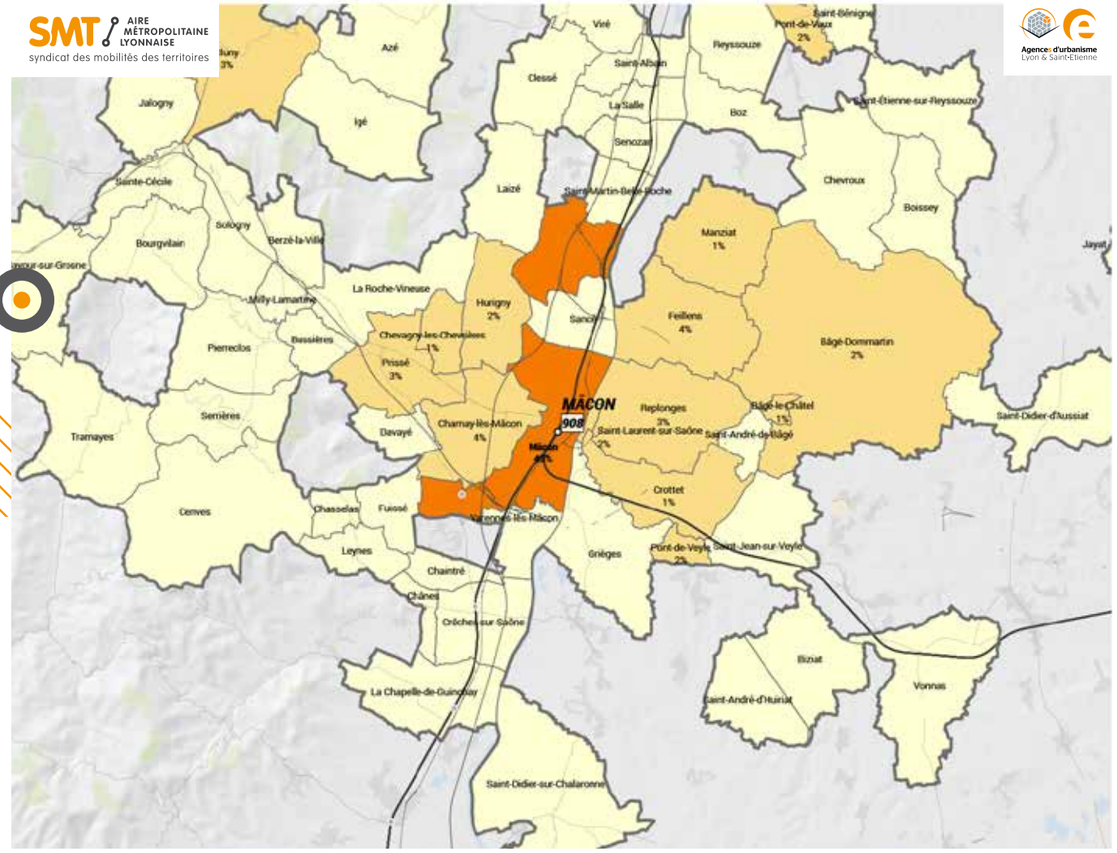
- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

MÂCON VILLE

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

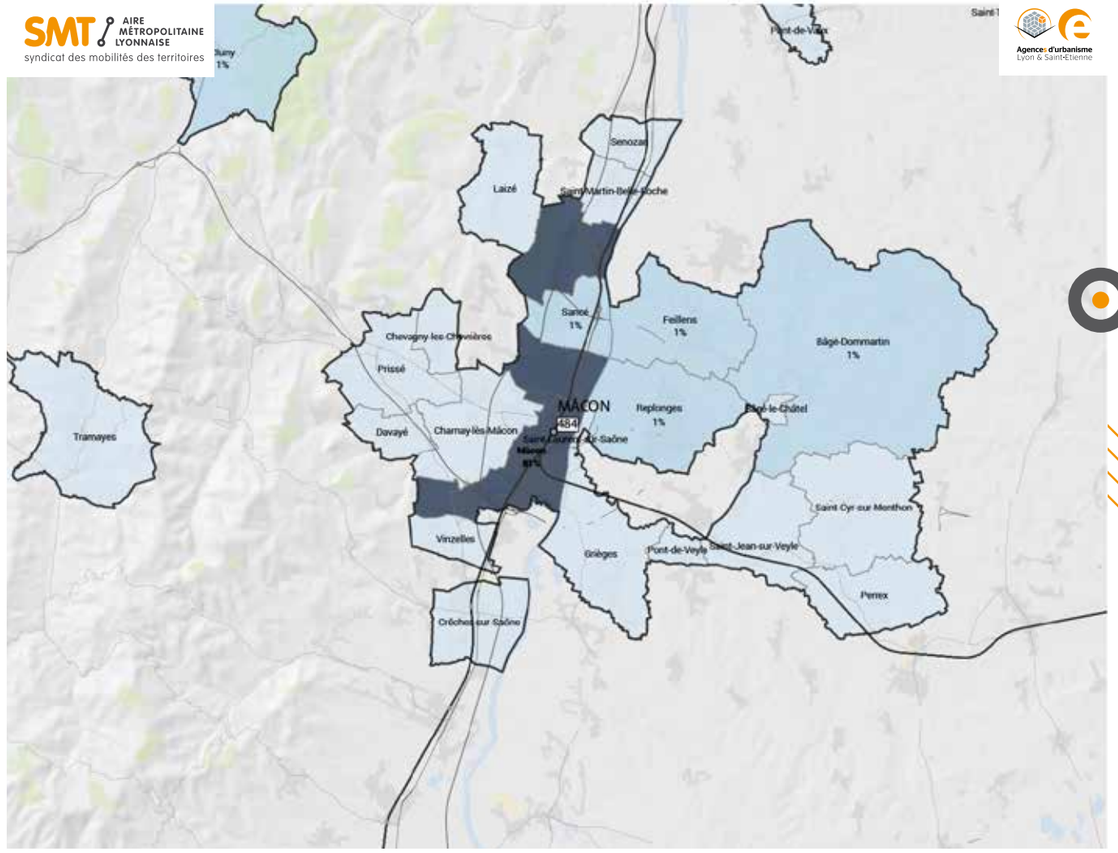


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

45 % des usagers habitent Mâcon

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

81 % des usagers travaillent à Mâcon

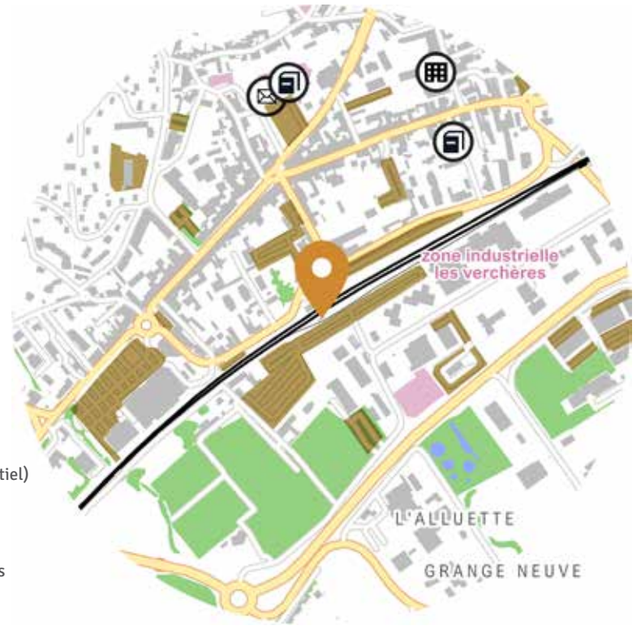
Gare de

MÉXIMIEUX-PÉROUGES

/ Pôle de Rabattement

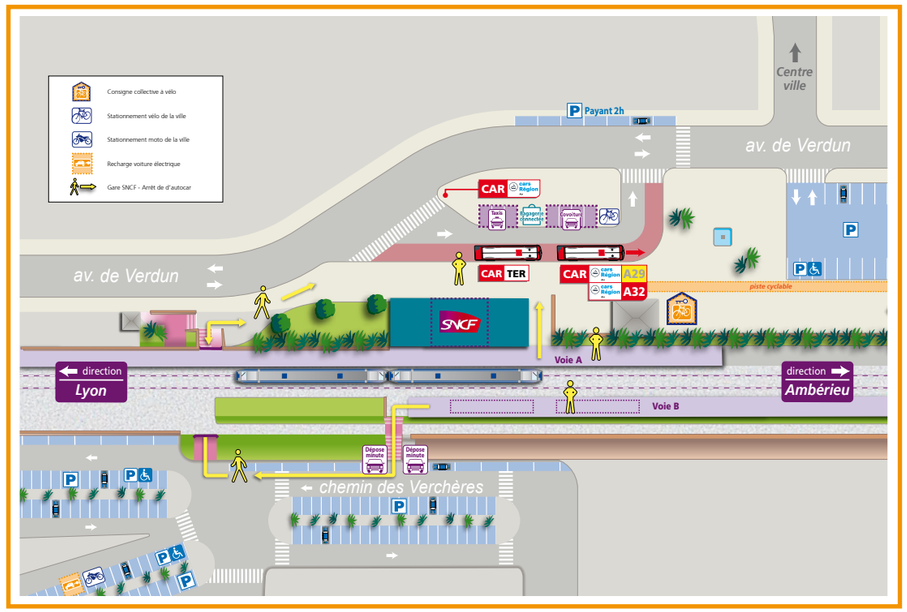
→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

38

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

2808

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 51 %
- VPP 15 %
- TC 5 %
- Actifs 24 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

48

places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

480

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

2 Lignes CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE

Correspondances Horaires :

CAR.AIN.FR

Lyon > Bourg-en-Bresse	132	27 min.
Méximieux > Poncins	129 ✖	

Heure de départ du TER Méximieux-Pérouges	6h43	7h12	7h17
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h18	7h31	7h48
Lyon Perrache	-	7h43	-

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

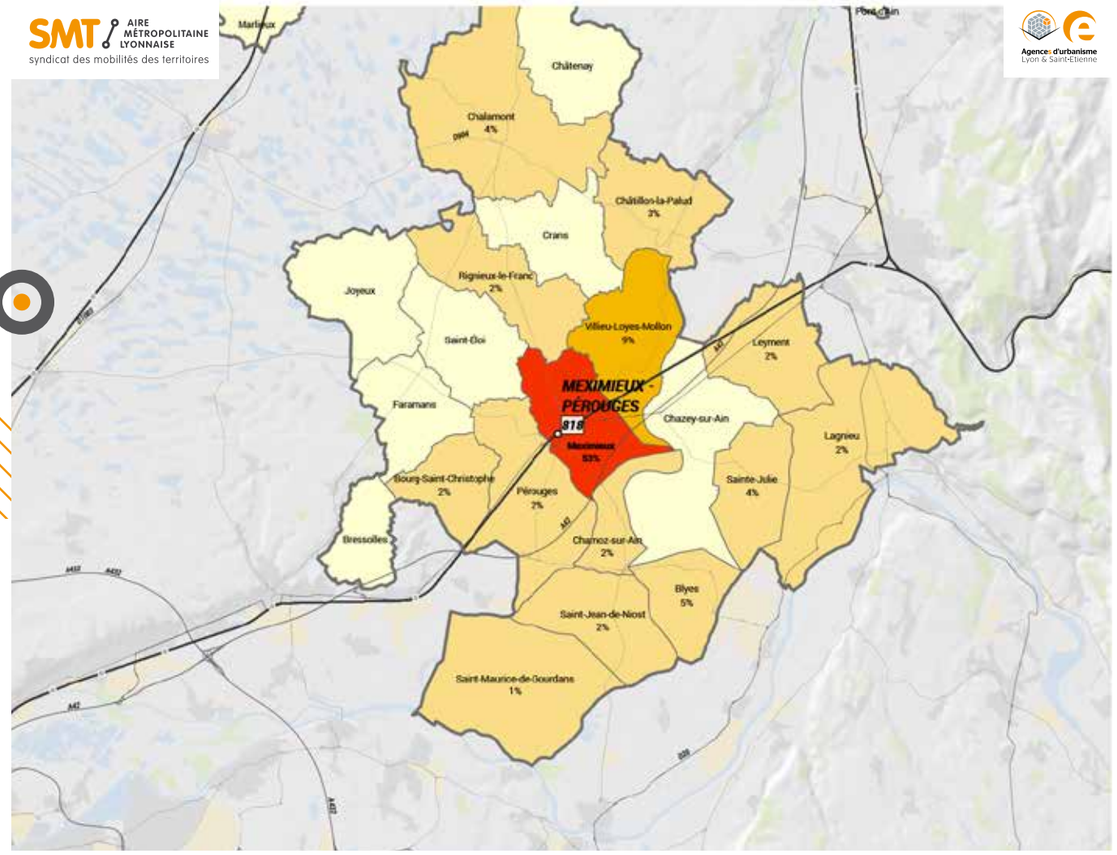
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

MÉXIMIEUX-PÉROUGES

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

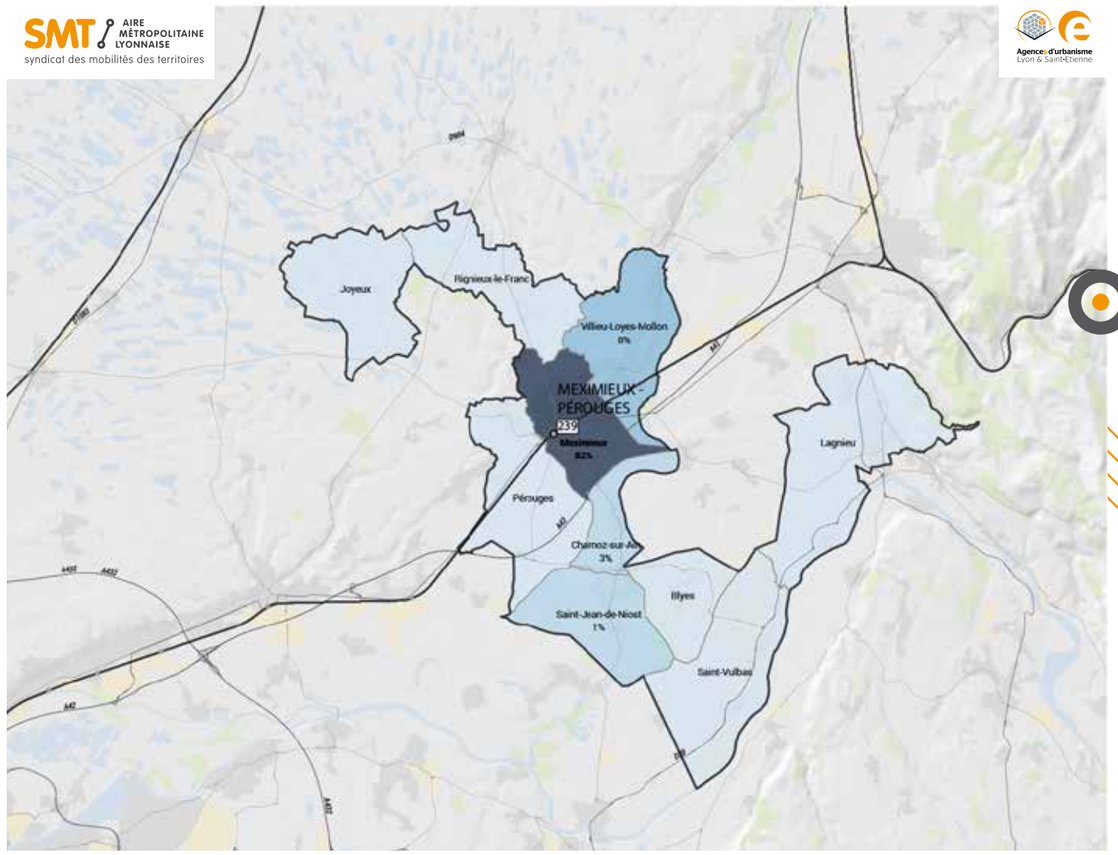


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

53 % des usagers habitent Méximieux

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

82 % des usagers travaillent à Méximieux

Gare de

MIRIBEL

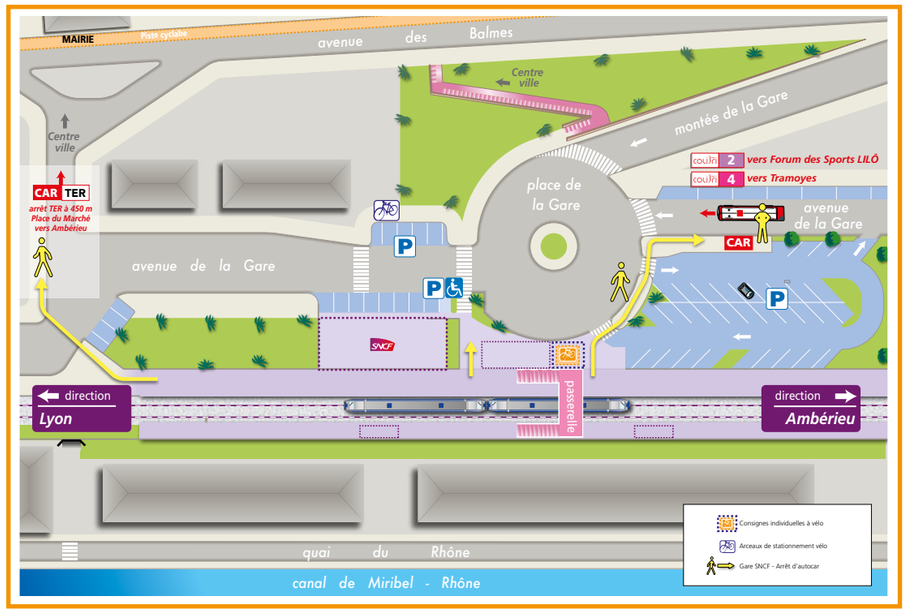
/ Gare de proximité

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

35
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1187
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 23 %

VPP 12 %

TC 13 %

Actifs 40 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

8
places en consignes

STATIONNEMENT P+R

184
places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

2 Lignes COLIBRI

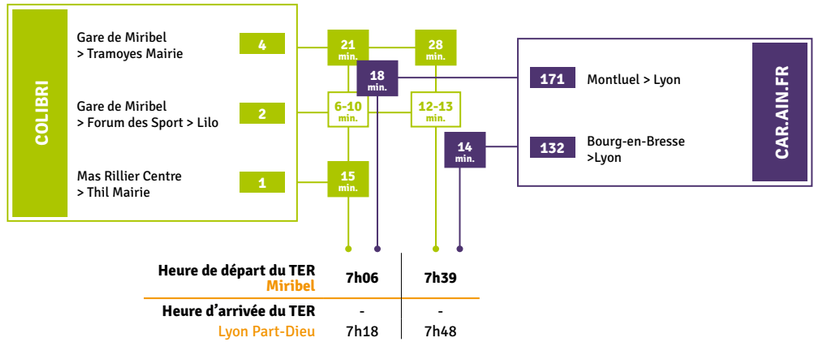
2 Lignes CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

T libr

Correspondances Horaires :



LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

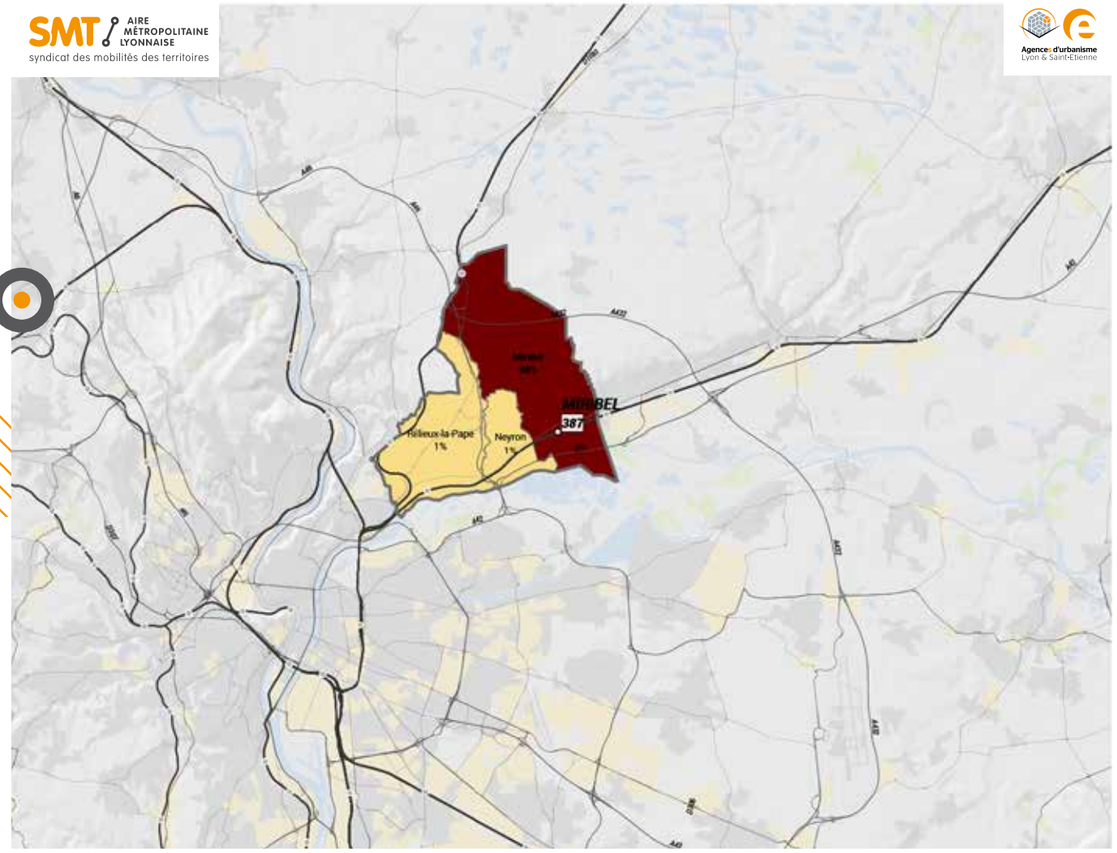
8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de
MIRIBEL

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

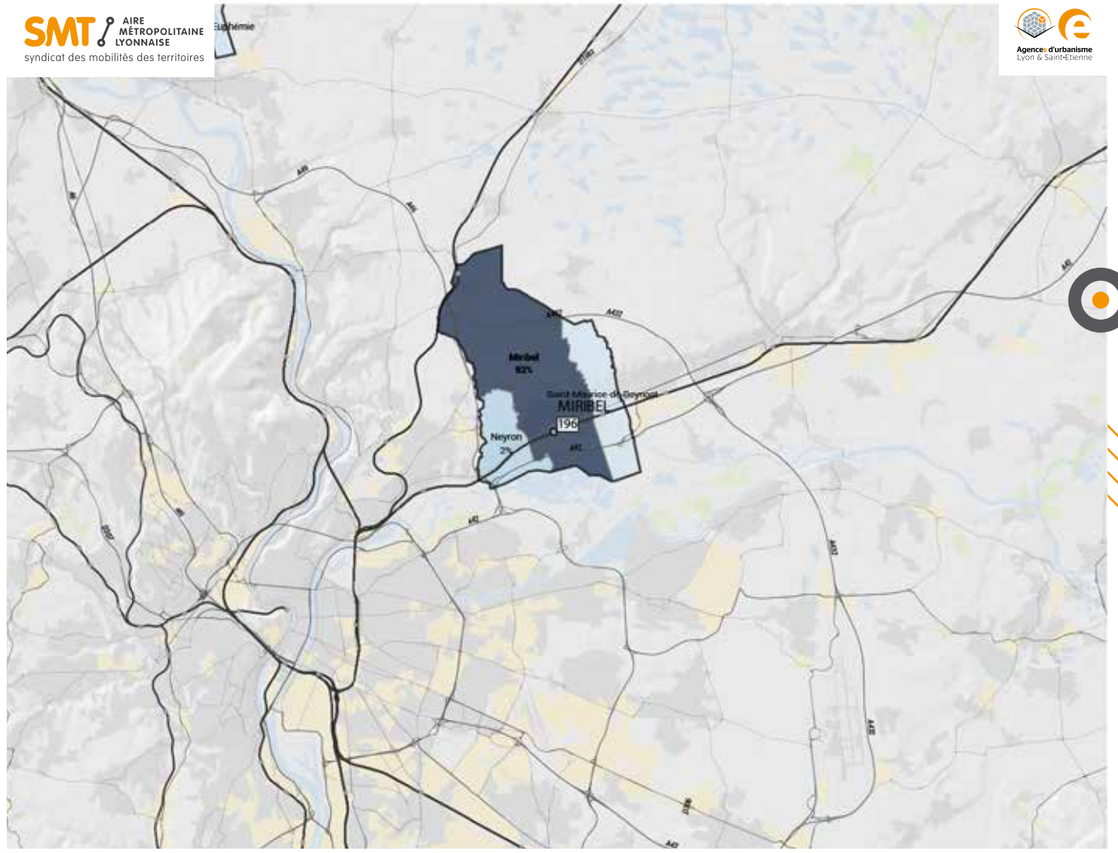


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

95 % des usagers habitent Miribel

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

92 % des usagers travaillent à Miribel

Gare de

MONTLUEL

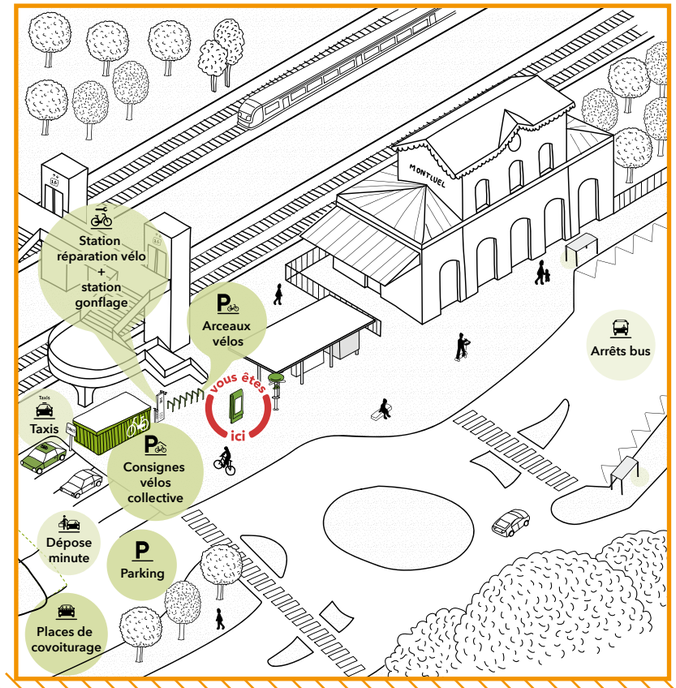
/ Pôle de Rabattement

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Gares et Connexions

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

35
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

2085
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 37 %

VPP 12 %

TC 6 %

Actifs 36 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

63
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

332
places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

2 Lignes CARS RÉGION AIN

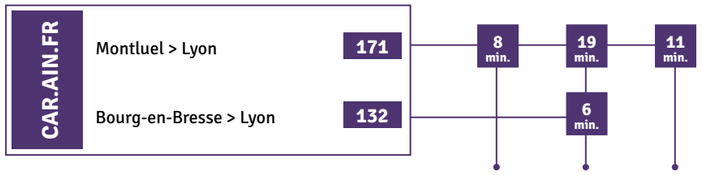
1 ligne régulière ET TAD TICO

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

T libr

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Montluel	6h55	7h06	7h28
Heure d'arrivée du TER Lyon Part-Dieu	7h18	7h22	7h48

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

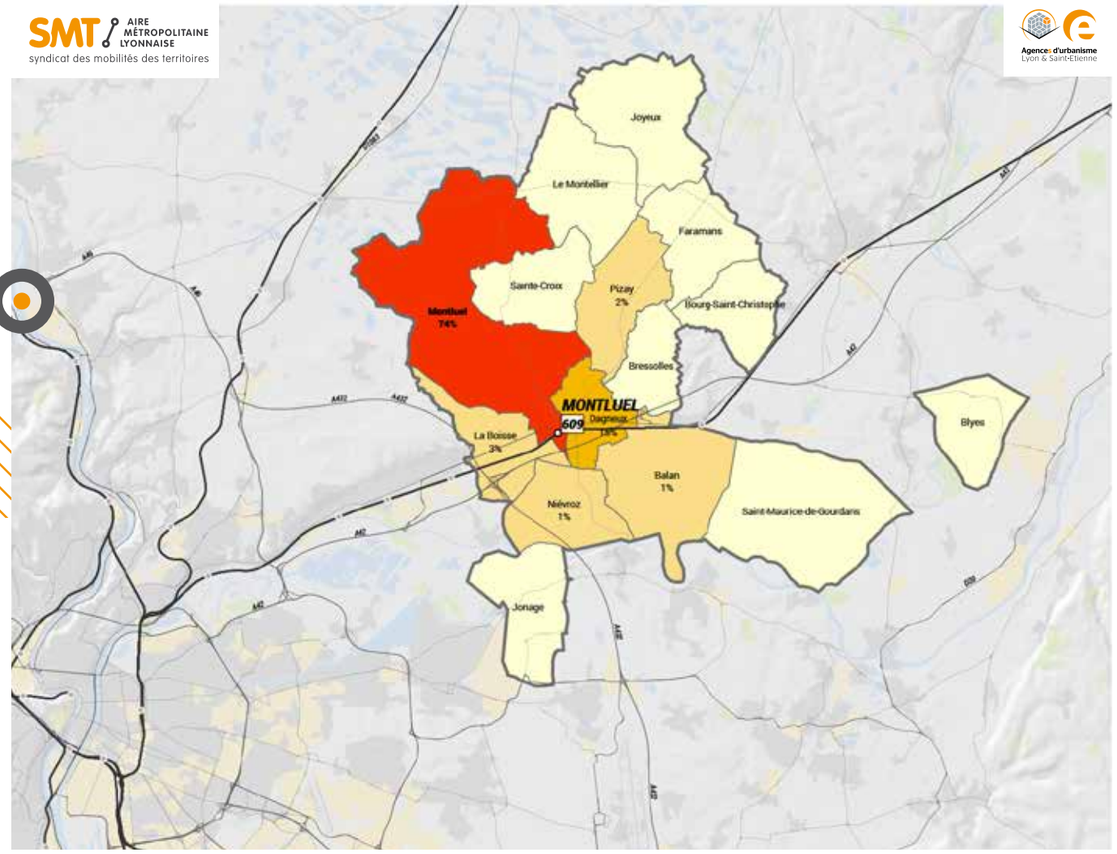
8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de
MONTLUEL

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

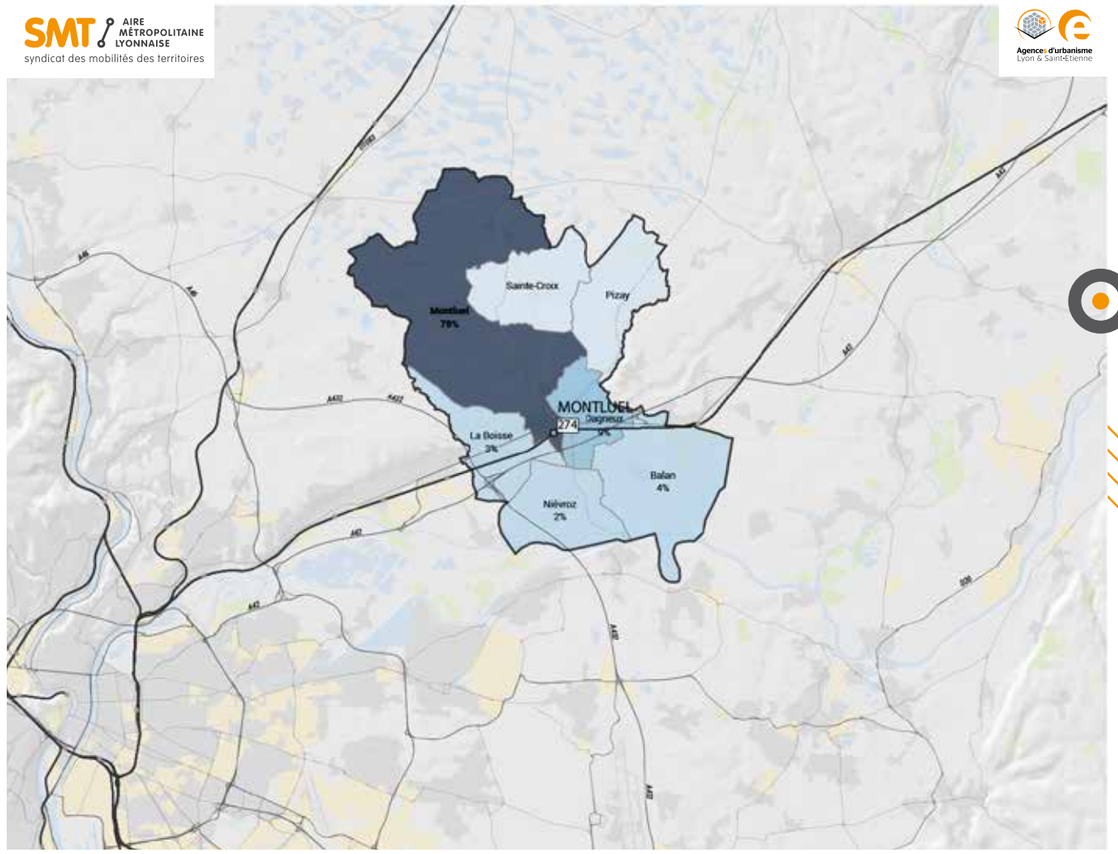


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

74 % des usagers habitent Montluel

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

79 % des usagers travaillent à Montluel

Gare de

SAINT-GEORGES-DE-RENEINS

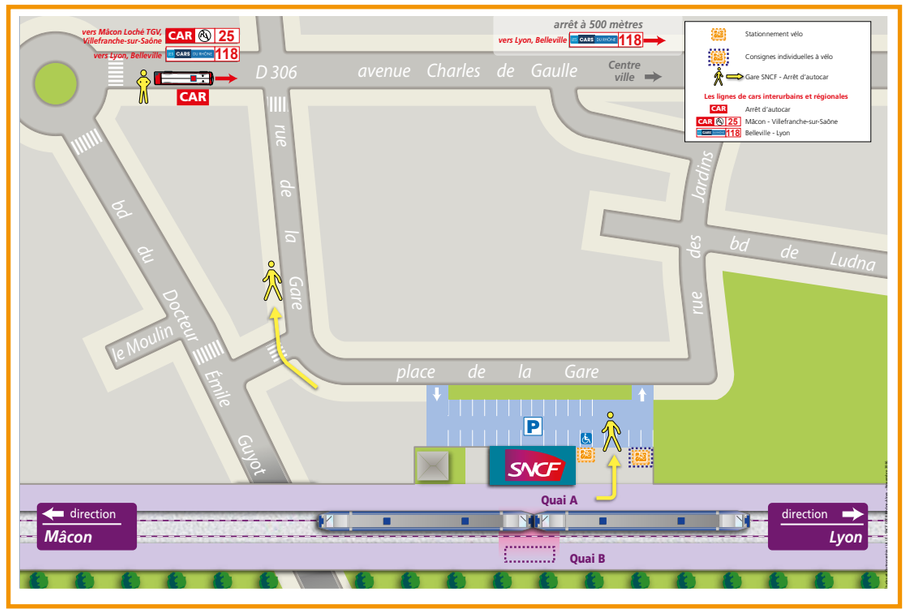
/ Gare de proximité

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

16

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

X

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC **0 %**

VPP **0 %**

TC **0 %**

Actifs **0 %**

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

4

places en consignes

STATIONNEMENT P+R

125

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne SAÔNIBUS

1 Ligne CARS DU RHÔNE

1 Ligne CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

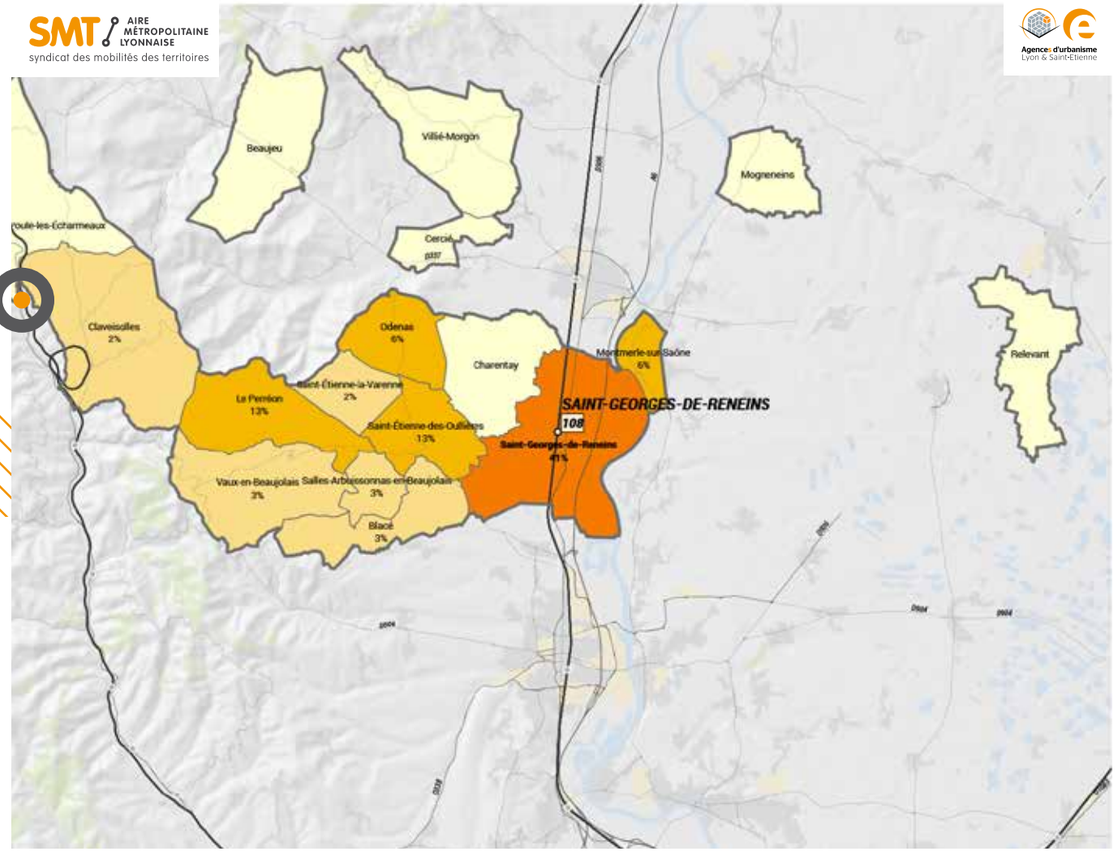
11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

SAINT-GEORGES-DE-RENEINS

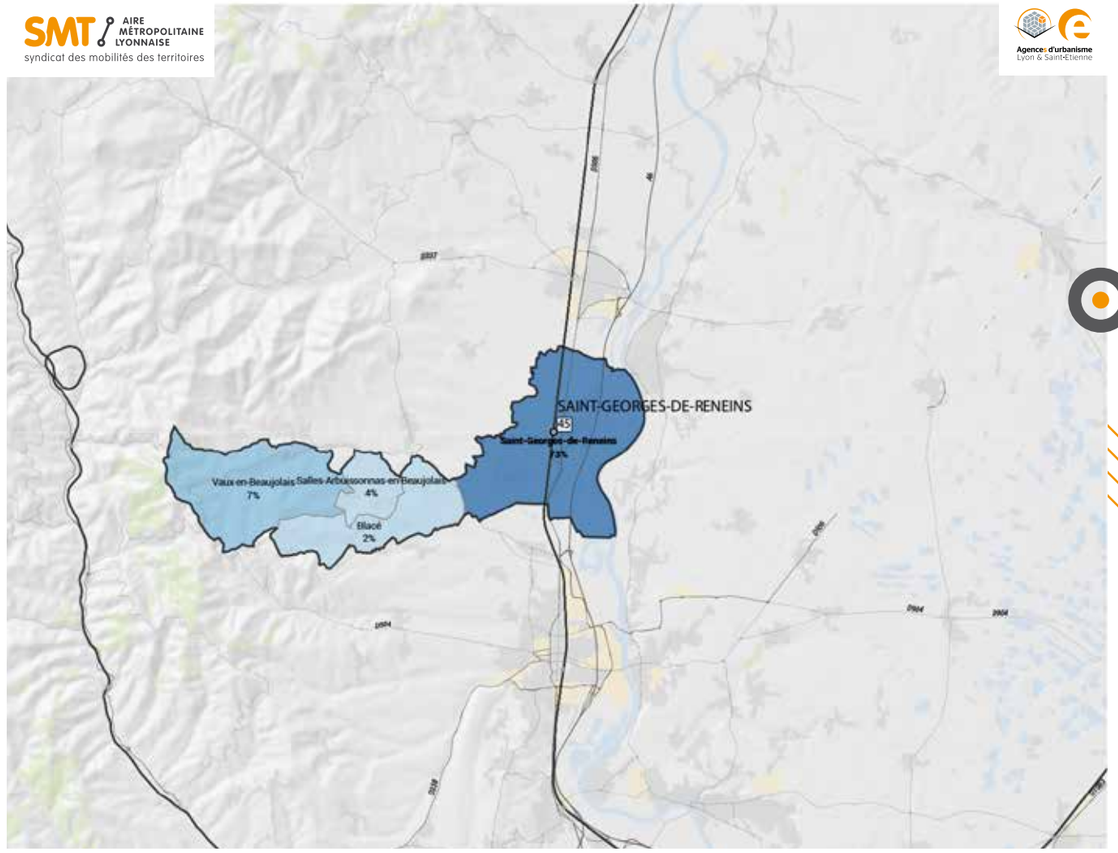
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	**72 %** des usagers habitent Saint-Germain-au-Mont-d'Or

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

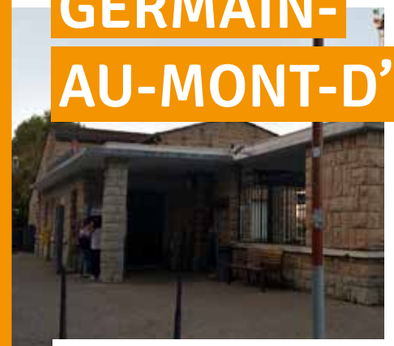


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	**76 %** des usagers travaillent à Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Gare de

SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR



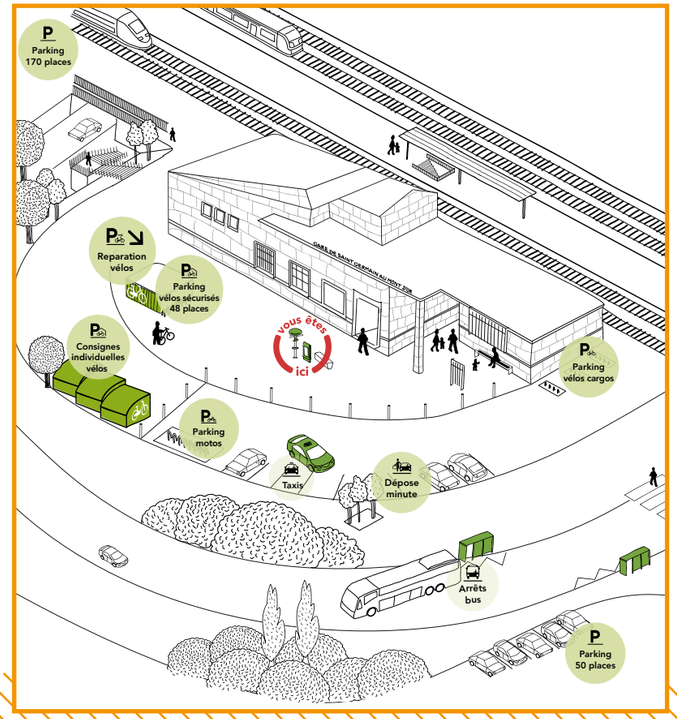
/ Pôle de Rabattement

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Gares et Connexions

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

144

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1864

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 33 %
- VPP 14 %
- TC 8 %
- Actifs 39 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

60

places en consignes

STATIONNEMENT P+R

541

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

1 Ligne SAÔNIBUS

2 Lignes TCL

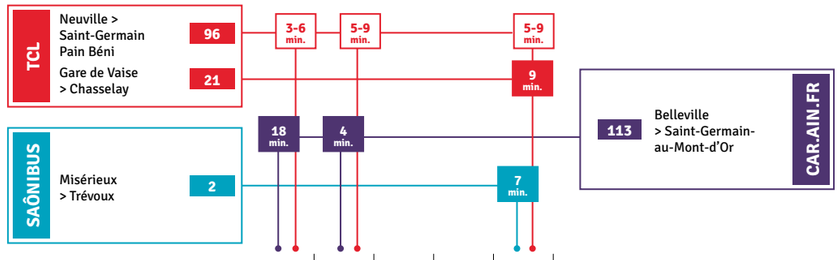
1 Ligne CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train MOYENNE

T-libr

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Saint-Germain-au-Mont-d'Or	6h42	6h54	7h06	7h17	7h24	7h27
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h09	7h15	7h25	7h39	-
Lyon Perrache	-	7h16	7h24	7h32	7h46	-
Lyon Jean Macé	-	7h23	-	-	-	-

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

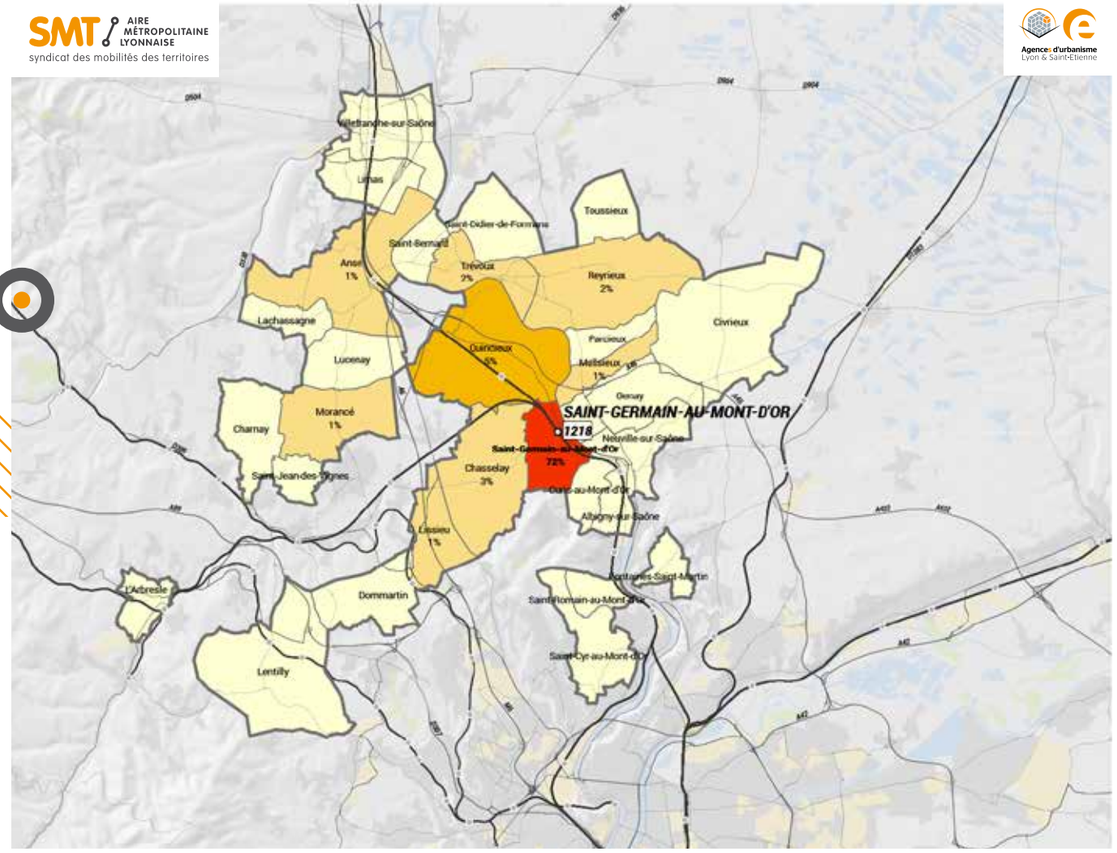
11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR

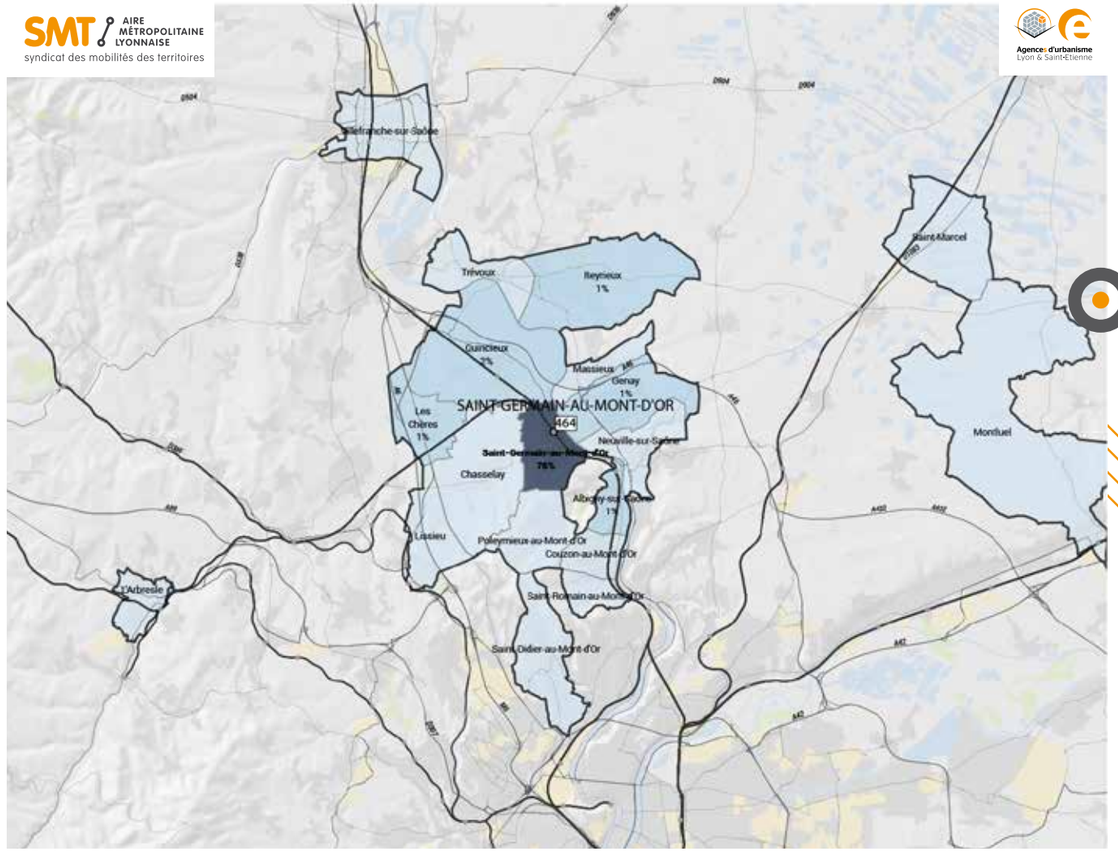
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	**72 %** des usagers habitent Saint-Germain-au-Mont-d'Or

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	**76 %** des usagers travaillent à Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Gare de

SATHONAY-RILLIEUX

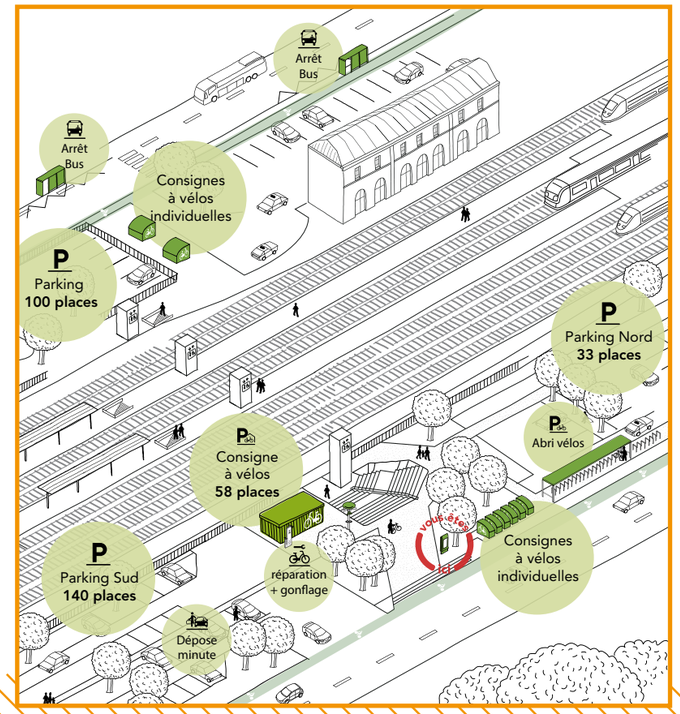
/ Gare de proximité

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Gares et Connexions

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

44
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1101
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 21 %

VPP 16 %

TC 3 %

Actifs 50 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

72
places en consignes

STATIONNEMENT P+R

321
places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

3 Lignes TCL

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

Correspondances Horaires :

TCL	Vaulx-en-Velin la Soie > Caluire Chemin Petit	Zi4	7 min	27 min
	Calluire Montessuy > Pont de Fontaines	77	8 min	18 min
	Croix-Rousse > Rillieux Les Alagniers	33	10-12 min	8-13 min

Heure de départ du TER Sathonay-Rillieux	**7h10**	**7h40**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Lyon Part-Dieu	7h18	7h48
Lyon Perrache	7h29	7h59

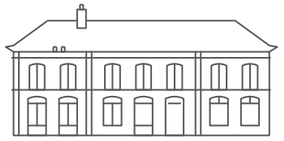
LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

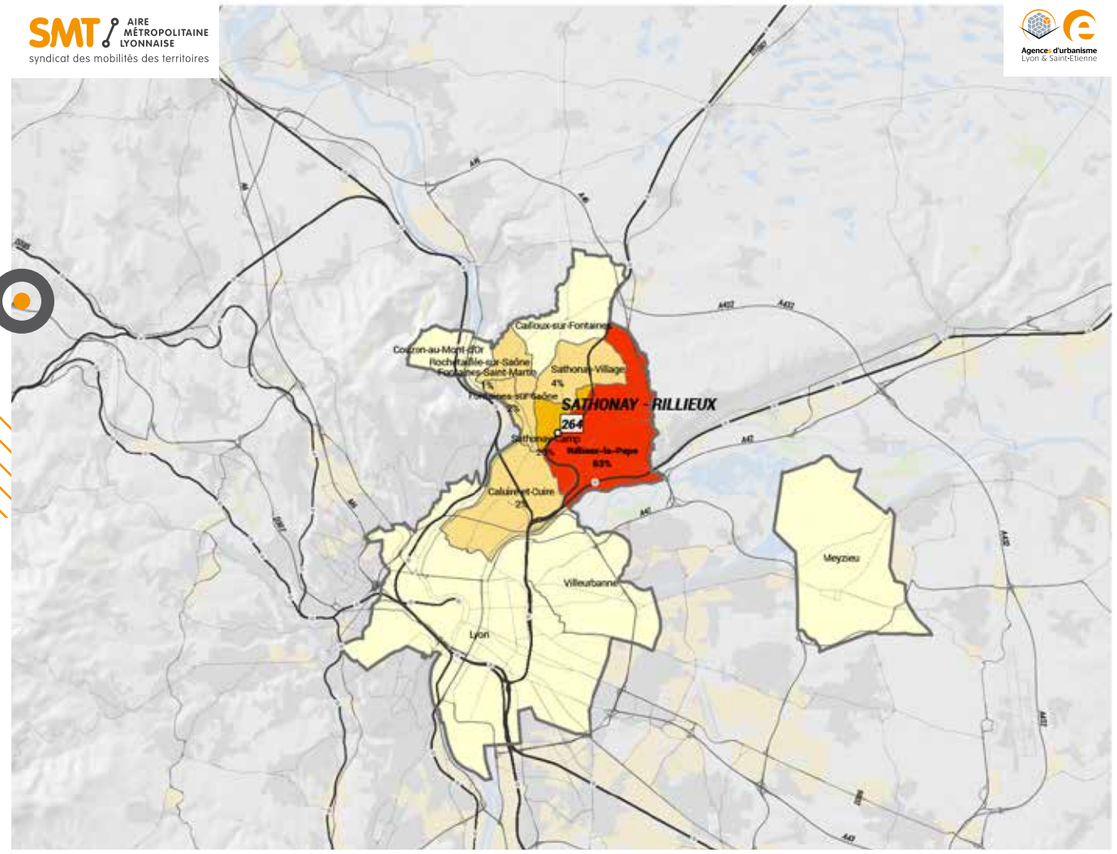
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



Gare de

SATHONAY-RILLIEUX

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

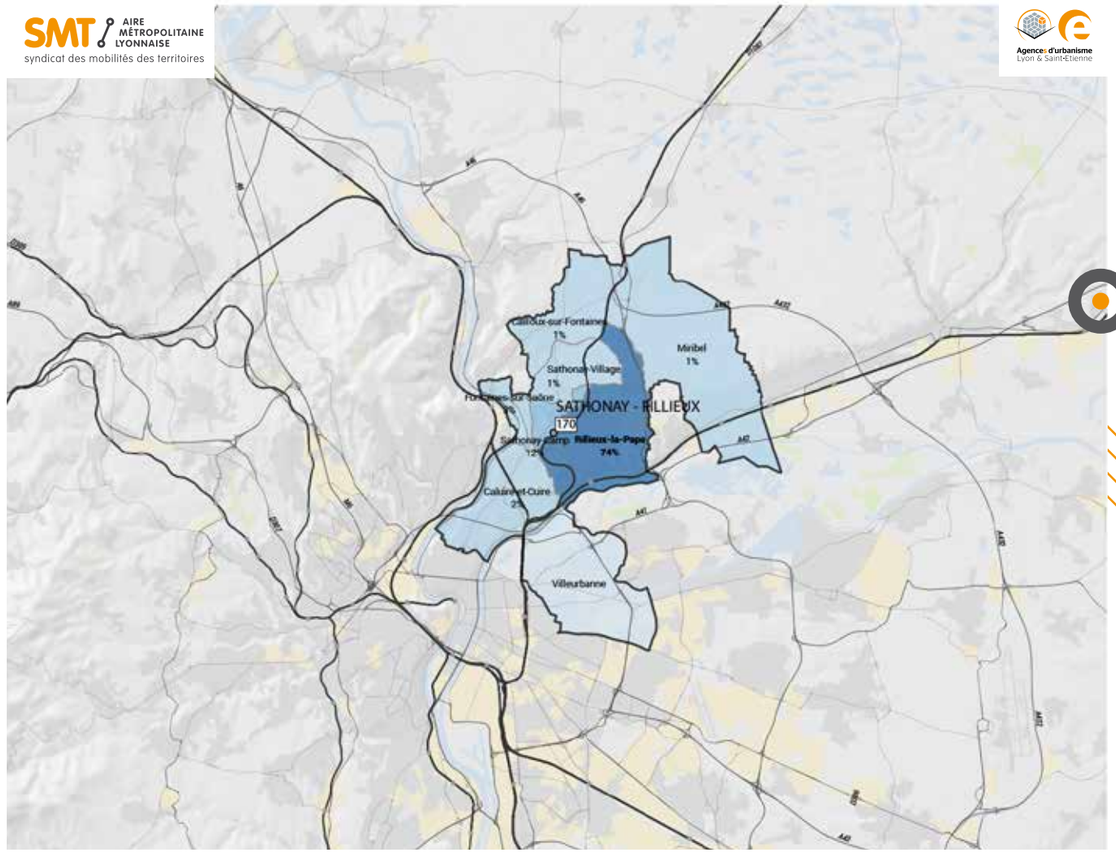


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

63 % des usagers habitent Rillieu-la-Pape

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



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

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

74 % des usagers travaillent à Rillieux-la-Pape

Gare de

VILLARS-LES-DOMBES

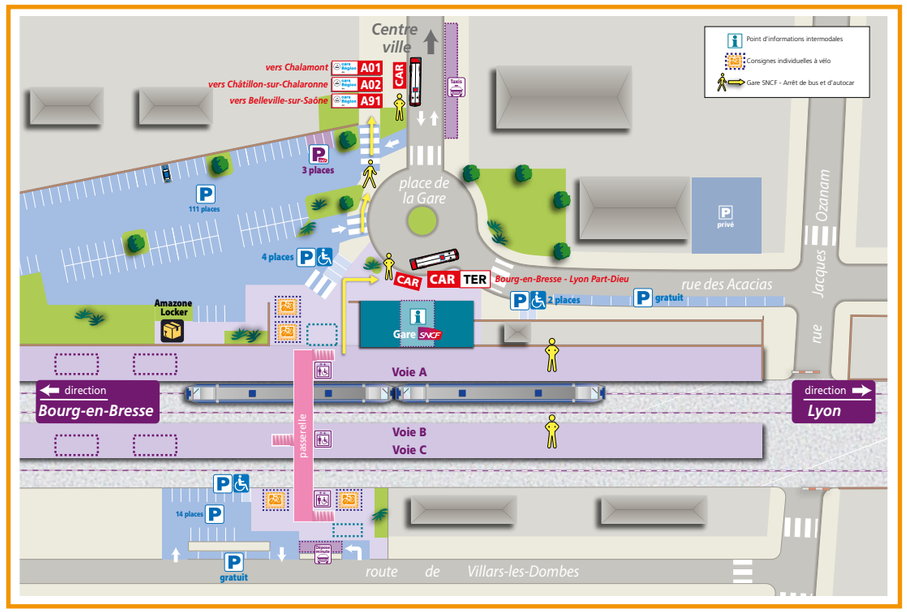
/ Pôle de Rabattement

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

47

train par jour en 2022
(deux sens confondus)

1742

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 25 %

VPP 18 %

TC 4%

Actifs 47 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

20

places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R

246

places disponibles

COVOITURAGE

BUS / CAR*

3 Lignes CARS RÉGION AIN

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE

Correspondances Horaires :

CAR.AIN.FR

Belleville > Saint-Triviers > Villars-les-Dombes	191
Châtillon-sur-Chalaronnes > Villars-les-Dombes	102
Villars-les-Dombes > Chalamont	101

18 min

17 min

13 min

Heure de départ du TER Villars-les-Dombes	6h43	7h13
Heure d'arrivée du TER	-	-
Lyon Part-Dieu	7h18	7h48
Lyon Perrache	7h29	7h59

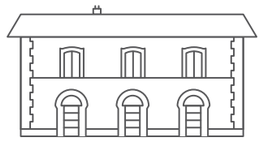
LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

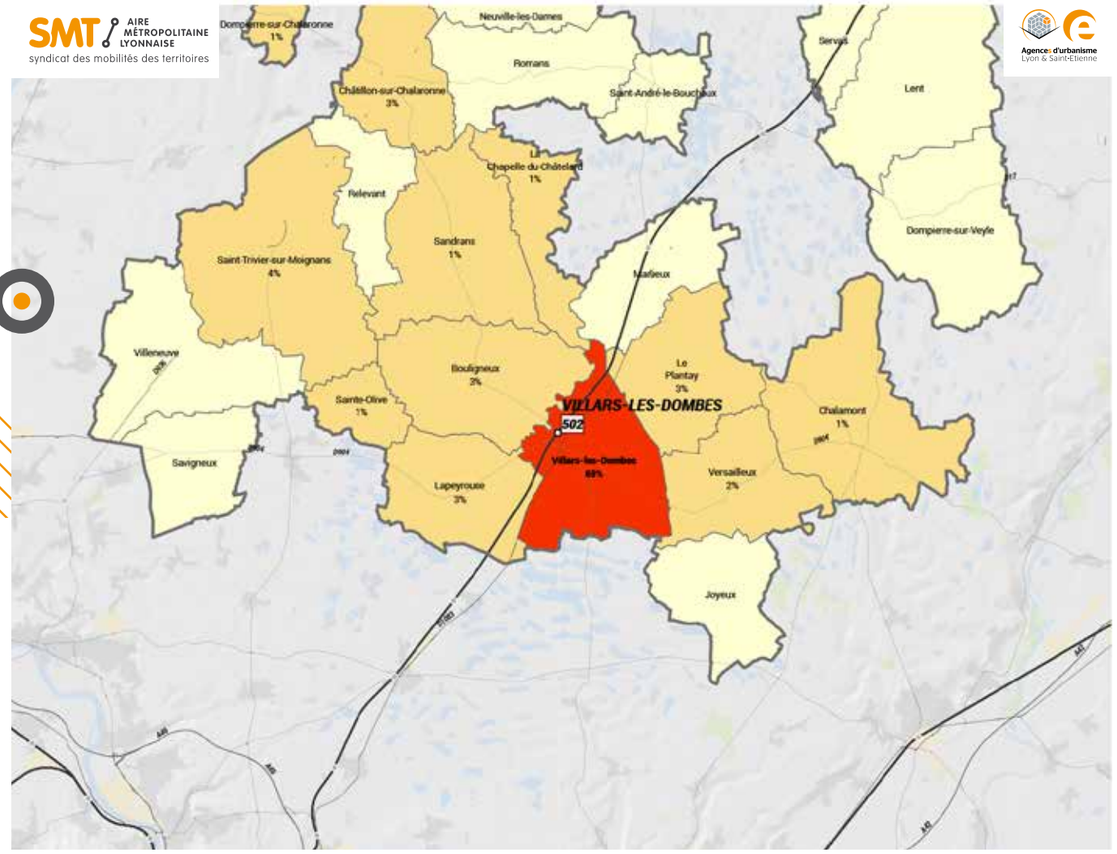
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



Gare de

VILLARS-LES-DOMBES

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

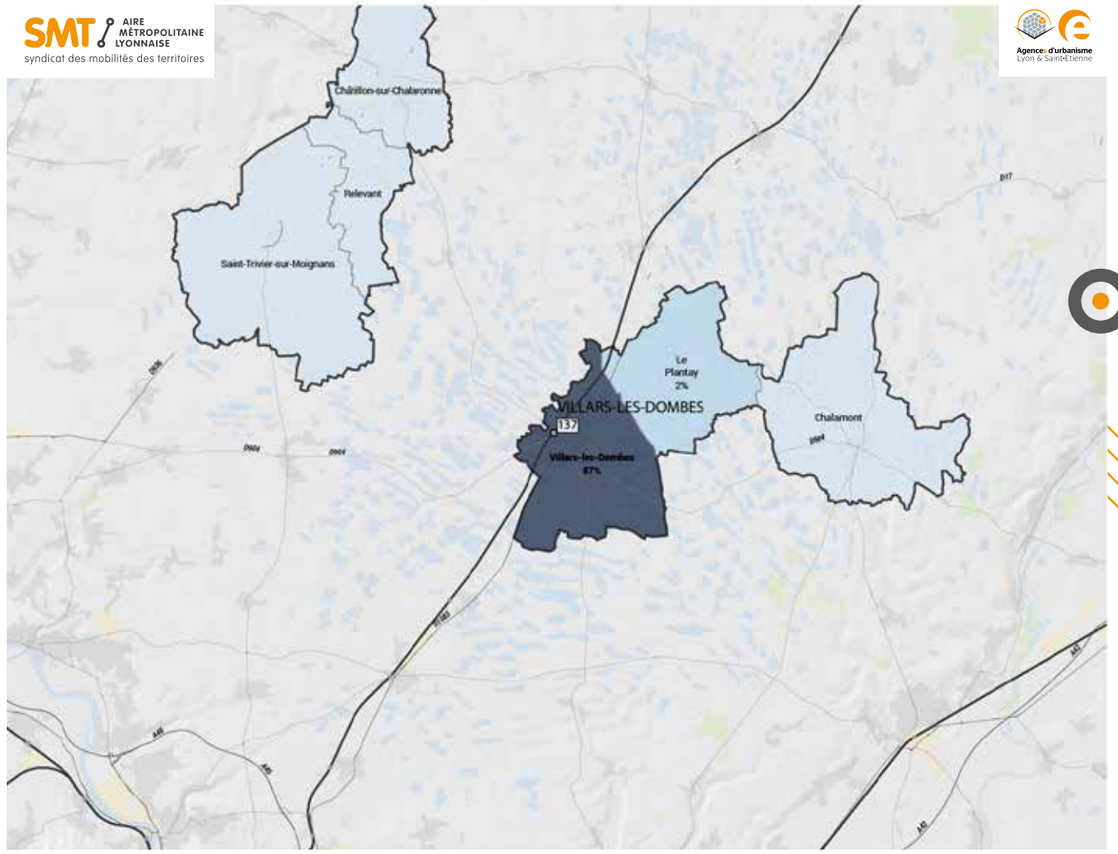


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

69 % des usagers habitent
Villars-les-Dombes

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



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

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

87 % des usagers travaillent à
Villars-les-Dombes

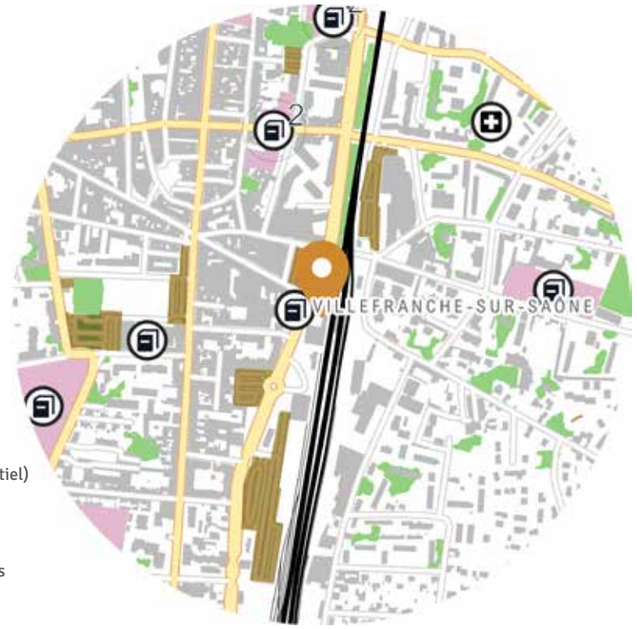
Gare de

VILLEFRANCHE-SUR-SÂONE

/ Grand Pôle d'échanges

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

→ Le pôle d'échanges multimodal

Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité

TRAINS

44
train par jour en 2022
(deux sens confondus)

9714
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 32 %

VPP 15 %

TC 7 %

Actifs 41 %

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS

110
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

AUTOPARTAGE

2 CITIZ

STATIONNEMENT P+R

800
places disponibles

COVOITURAGE

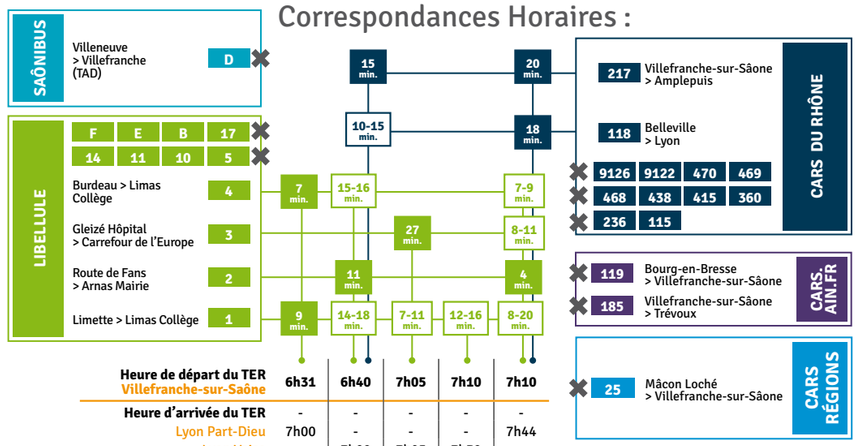
BUS / CAR*

- **5** Lignes LIBELLULE
- **11** Lignes CARS DU RHÔNE
- **1** Ligne SAÔNIBUS
- **2** Lignes CARS RÉGION AIN
- **1** Ligne CARS RÉGION EXPRESS

*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :



Heure de départ du TER Villefranche-sur-Saône	6h31	6h40	7h05	7h10	7h10
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h09	7h25	7h39	-
Lyon Perrache	-	7h16	7h32	7h46	-
Lyon Jean Macé	-	7h23	-	7h52	-

LÉGENDE

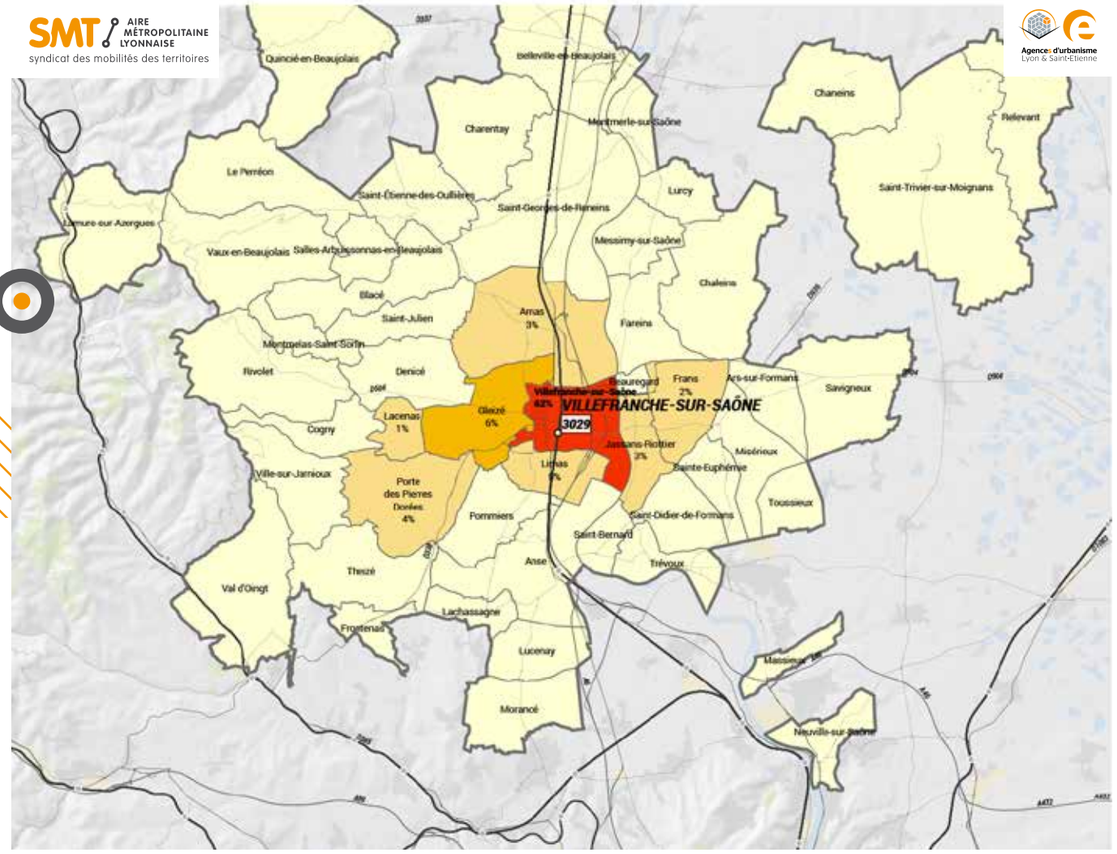
- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

Gare de

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE

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

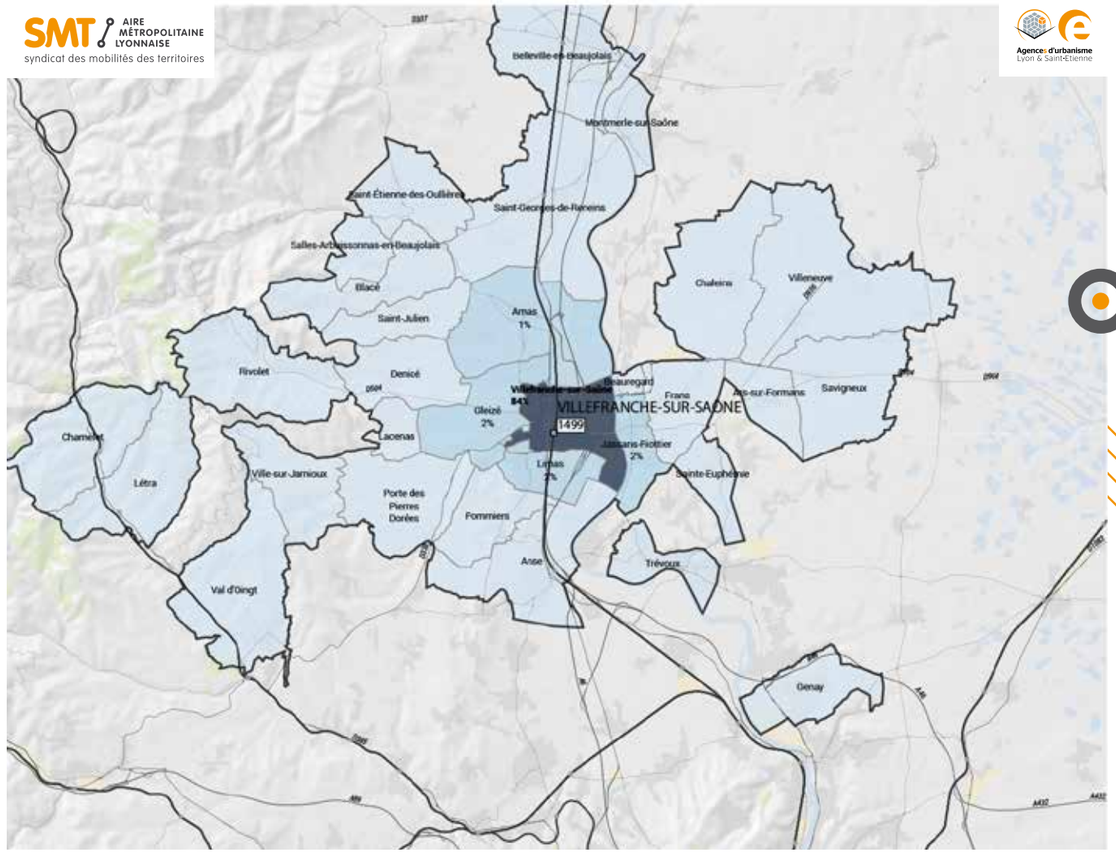


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

62 % des usagers habitent Villefranche-sur-Saône

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



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

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

84 % des usagers travaillent à Villefranche-sur-Saône

/ Glossaire

AOM
Autorités organisatrices de la mobilité

AURA
Auvergne-Rhône-Alpes

BUCOPA
Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain

CA3B
Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse 2019-2020

CAVBS
Communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône

CCMP
Communauté de communes de Miribel et du Plateau

CCPA
Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

CEREMA
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CPER
Contrat de plan État-Région

COPLER
Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône

CCVG
Communauté de Communes de la Vallée du Garon

EPASE
Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne

HPM
Heure de pointe du matin

PEM
Pôle d'échange multimodal

PMR
Personne à mobilité réduite

P+R
Parc relais

SAEIV
Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs

SCOT
Schéma de cohérence territoriale

SDA AD'AP
Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

STAS
Société de transports de l'agglomération stéphanoise, également dénomination commerciale du réseau de Saint-Étienne Métropole

TAD
Transport à la demande

TCNU
Transport collectif non-urbain

TER
Transport express régional

TCU
Transport collectif urbain

TIL
Transports interurbains de la Loire

TMJA
Trafic moyen journalier annuel

VAE
Vélo à assistance électrique

VPC
Véhicule particulier conducteur

VPP
Véhicule particulier passager

Zone d'influence = zone d'attractivité = zone de chalandise

/ Légende Qualité Intermodalité

Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE
Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines avec un niveau de fréquence et de coordination des horaires avec l'offre TER de qualité (inférieur à 30 minutes).

Qualité intermodalité TC-Train MOYENNE
Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines sans coordination des horaires avec l'offre TER.

Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE
Pôle d'échange peu desservi en TC.

/ Crédits

Directeur de publication ➜ Xavier ODO

Co-directrice de la publication ➜ Rachel HAAB-LAB

Coordination publication ➜ Thibaut DESCROUX
➜ Aurélie DECHELLE

Crédits photos ➜ Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL, Saint-Étienne Métropole, CAPI, SMT AML Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Egis Nicolas_Robin SYTRAL, Pexels, Pixabay, Wikimedia, Google Maps, Mobylis, SNCF Gares & Connexions

Crédits cartes ➜ Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne, SNCF Voyageurs, SNCF Gares et Connexions

Impression par nos soins : 200 exemplaires

Infographie ➜ Marie CELLARD / niaksniaks.fr

Version : 10/2024

Ne pas jeter sur la voie publique

Pour toute question relative aux cahiers de bassin, veuillez-vous adresser à : contact@smtaml.fr

Pour plus d'informations et téléchargement du cahier Rendez-vous sur *smtaml.fr*

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

syndicat des mobilités des territoires

Rachel HAAB-LAB, Directrice SMT AML
r.haablab@smtaml.fr

Nos membres

La Région Auvergne-Rhône-Alpes · SYTRAL MOBILITÉS · SEM SAINT-ÉTIENNE la métropole · CAPI Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère · Vienne Condrieu Agglomération · CCMP Communauté de Communes Miribel et Plateau · 3CM

79, rue Molière
69003 Lyon
contact@smtaml.fr
www.smtaml.fr