

ÉTUDE GLOBALE DE MOBILITÉ

Rapport final- Volet 1



Communauté de Communes
Val de Saône Centre

Sommaire	2
Objectifs de l'étude	4
VOLET 1 - Diagnostic de la mobilité sur le territoire	6
1. <i>Contexte territorial</i>	7
2. <i>Pratiques de déplacement</i>	13
3. <i>Réseau routier</i>	21
4. <i>Transports en commun</i>	27
5. <i>Modes Actifs</i>	35
6. <i>Covoiturage et IRVE</i>	45
7. <i>Conclusions et attentes pour la suite de l'étude</i>	49
ANNEXES	53
<i>Annexe 1 - Résultats du questionnaire mobilité auprès des habitants</i>	54

Objectifs de l'étude globale de mobilité

Dans le cadre de la loi LOM, la CCVSC a dû se positionner sur la prise de Compétence Mobilité, et a choisi de la transférer à la Région Rhône Alpes Auvergne.

Cependant, la signature récente de la convention délégation de compétence permet à la communauté de communes la gestion des mobilités actives, de l'éventuelle mise en place d'un TAD, et du transport scolaire des élèves au collège de Montceaux (*résidant à moins de 3 kilomètres*).

La Région, en tant qu'AOM locale, est compétente pour l'organisation :

- ✓ De services réguliers de transport public de personnes
- ✓ De services à la demande de transport public de personnes
- ✓ De services de transport scolaire
- ✓ De services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement)
- ✓ De services de mobilités solidaires
- ✓ Conseil et accompagnement individualisé à la mobilité pour personnes vulnérables
- ✓ Conseil en mobilité destiné aux employeurs
- ✓ Transport de marchandises

Cette convention de délégation permet à la CCVSC de mener une politique de mobilité malgré l'absence de prise de compétence.

Volet 1 - Diagnostic de la mobilité sur le territoire

- ✓ Disposer d'un **diagnostic actualisé** quant à l'**adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements**, sur et en interaction avec le territoire ;
- ✓ Visualiser les **carences** et **dysfonctionnements existants**.

Volet 2 - Stratégie de mobilité tous modes

Définir une stratégie globale de mobilité induite par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux :

- ✓ **A différentes échelles** (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) ;
- ✓ **En fonction des publics cibles** (actifs, captifs, ...).

Volet 3 - Schéma Cyclable et services connexes

Promotion de la pratique cyclable à travers le développement :

- ✓ D'un **Schéma Directeur Cyclable**, qui programmera un **maillage cohérent** avec les besoins et les ressources du territoire ;
- ✓ D'un **plan d'actions pour déployer des services complémentaires** en lien avec la pratique cyclable.

Volet 4 - Aires de covoiturage et IRVE

Promotion d'un usage plus durable de la voiture :

- ✓ **Connaitre précisément le nombre d'aires de covoiturage** sur le territoire, et proposer un plan de déploiement en cohérence avec les conclusions du diagnostic (intégré en rendu dans le volet 3) ;
- ✓ **Connaitre les besoins en IRVE et évaluer le nombre d'infrastructures à déployer** sur le territoire.

Déroulement de l'étude

Volet 1 – Diagnostic de mobilité globale

Volet 2 – Stratégie et Schéma Directeur de Mobilité Globale

Volet 3 – Schéma Directeur Cyclable

Volet 4 – Opportunité des aires de covoiturage et d'IRVE

Mars 2022

Réunion de lancement

Atelier 1
Formalisation des enjeux
02 juin 22

- Synthèse de l'existant
- Entretiens avec les acteurs
- 1 enquête auprès des communes
- Recensement de l'offre et analyse

Enquête population
Sept / oct. 2022

Atelier Maillage cyclable
22/09/22

Atelier hiérarchisation / programmation SDC
30/11/22

Atelier Stratégie & Contour opérationnel des actions
04/11/22

Atelier Orientation de la stratégie mobilité
12/12/22

Janvier 2023
Copil

Mai 2023
Validation de l'étude

1. Diagnostic de la mobilité sur le territoire



1. Contexte territorial

Un territoire de 15 communes situé à la croisée des chemins, mais coupé des principales offres de transport par la Saône

La CC Val de Saône est située dans le département de l'Ain, à la limite du département du Rhône

De l'autre côté de la Saône, la commune de Belleville-en-Beaujolais est située dans le département du Rhône.

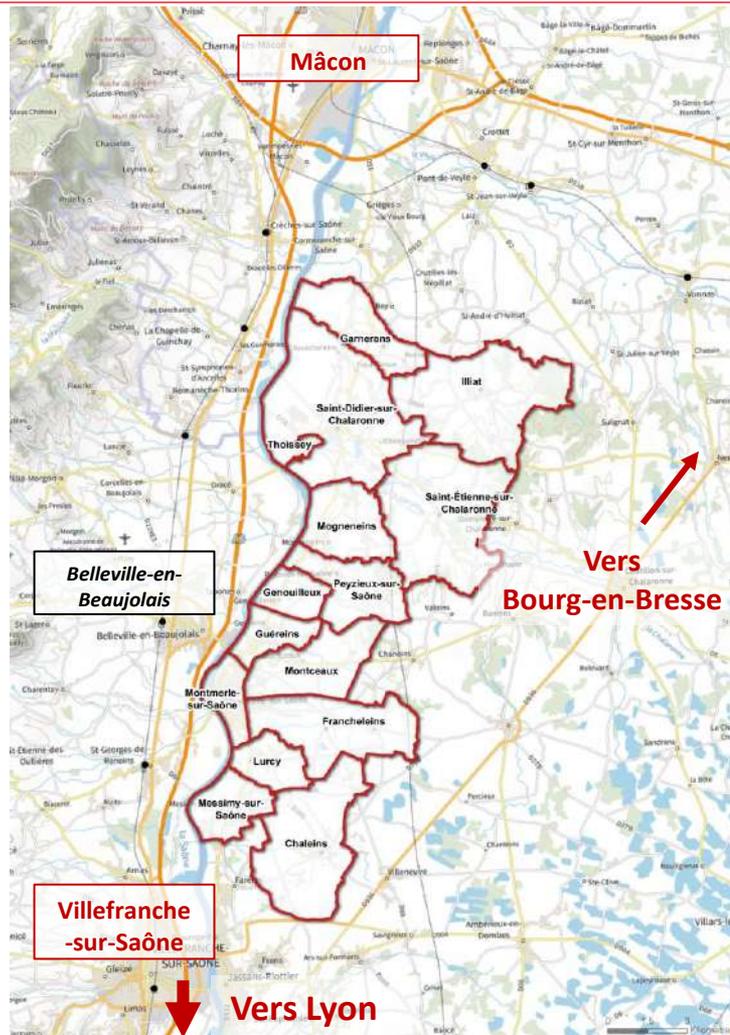
Un territoire tourné vers des pôles locaux, régionaux, et nationaux, situés à proximité du territoire :

- Belleville-en-Beaujolais (13 057 habitants en 2018)
- Villefranche-sur-Saône (36 288 habitants en 2018)
- Lyon (518 635 habitants en 2018, 1 411 571 habitants pour la métropole du Grand Lyon)
- Mâcon (33 810 habitants en 2018)
- Bourg-en-Bresse (41 248 habitants en 2018)

La CC Val de Saône Centre est située sur un axe de déplacement Nord-Sud structurant au niveau national composé de :

- L'autoroute A6
- La Saône
- Une ligne TER
- Une ligne LGV

Un territoire proche, mais cependant à l'écart de ces offres de transport majeures, situées de l'autre côté de la Saône.



Distance des pôles depuis Montceaux :

- Belleville-en-Beaujolais : 6 km
- Villefranche-sur-Saône : 17 km
- Lyon : 49 km
- Mâcon : 32 km
- Bourg-en-Bresse : 37 km

Un enjeu fort sur la traversée de la Saône, notamment au niveau du Pont de Belleville pour rejoindre Belleville-en-Beaujolais

Un territoire structuré par deux pôles en bordure de Saône : Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-sur-Chalaronne

20 564 habitants dans la Communauté de Communes de Val de Saône Centre

66 % de la population est concentrée dans les communes qui bordent la Saône

Sur les 15 communes du territoire, 9 sont situées en bordure de Saône, dont les trois communes les plus peuplées :

- Montmerle-sur-Saône (3 783 habitants)
- Saint-Didier sur-Chalaronne (2 918 habitants)
- Thoissey (1 715 habitants)
- Saint-Etienne-sur-Chalaronne (1 565 habitants).

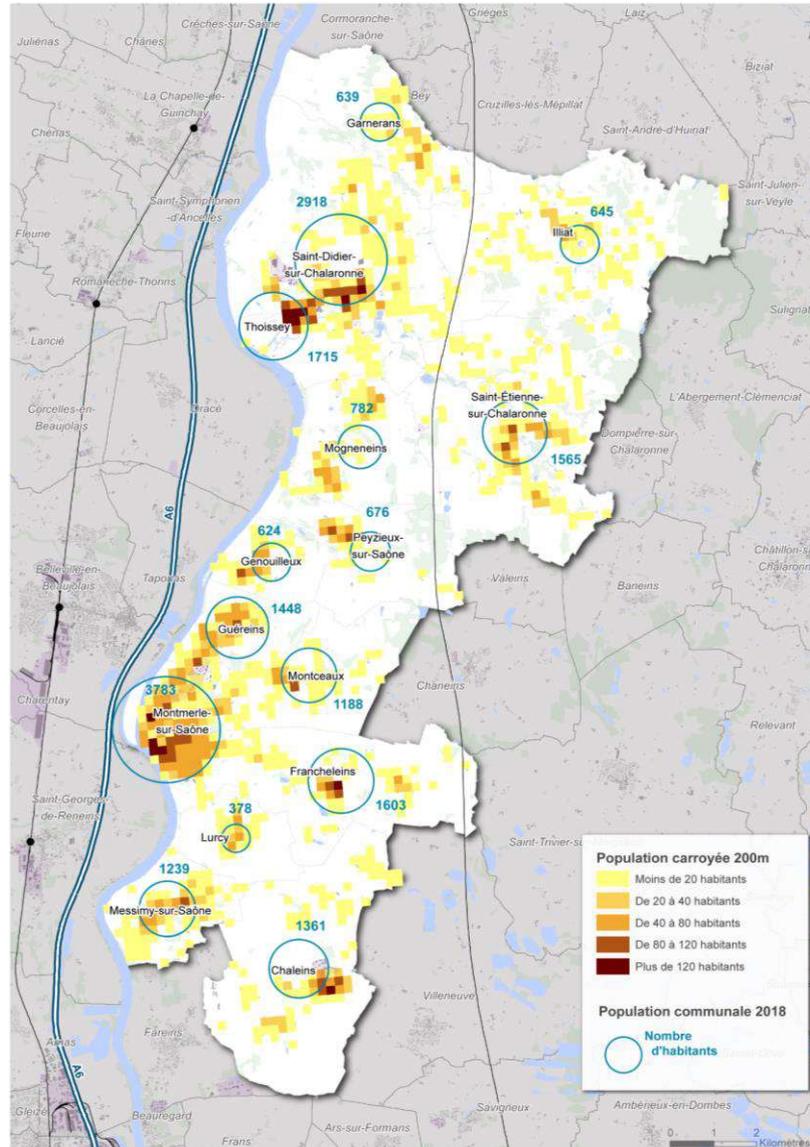
Un territoire organisé autour de deux pôles :

- Le pôle Montmerle-sur-Saône / Montceaux / Guéreins : 6 419 habitants en 2018, soit 31 % de la population du territoire
- Le pôle Saint-Didier-sur-Chalaronne / Thoissey : 4633 habitants en 2018, soit 23 % de la population du territoire

Une densité de 129 habitants / km², mais qui varie beaucoup entre les communes

La densité moyenne sur le territoire est faible, avec 129 habitants / km², mais cependant des différences importantes entre les communes du territoire.

Les communes les plus peuplées, aux abords du Rhône, sont également les plus denses. On observe en effet une densité de 1 715 habitants / km² à Thoissey, contre 32 habitants / km² à Illiat.



La CCVSC, un petit territoire à l'échelle départementale et régionale

- Département de l'Ain : près de 650 000 habitants, la CCVSC représente 3 % de la population départementale
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : près de 8 millions d'habitants : la CCVSC représente 0,3 % de la population régionale

Une densité de population moyenne légèrement supérieure aux moyennes départementales et régionales

- CCVSC : 129 habitants / km²
- Département de l'Ain : 112,3 habitants / km²
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 114,7 habitants / km²

Un territoire attractif démographiquement, en cohérence avec les dynamiques départementales et régionales

632 habitants supplémentaires sur le territoire entre 2013 et 2018, soit environs 55 ménages, mais des différences de dynamiques entre les communes

Entre 2013 et 2018, on observe une progression de 3,2 % du nombre d'habitants sur le territoire. On observe tout de même une contraction du dynamisme démographique par rapport au début du siècle. En effet, entre 1999 et 2013, la population avait augmenté de 4 787 habitants, passant de 15 145 à 19 932 habitants. Cette augmentation est de 31 %, et représente un taux de croissance annuel moyen de 2,4 %, contre seulement 0,6 % pour la période 2013 – 2018.

Un dynamisme démographique qui varie beaucoup entre les communes de la CCVSC

Cette dynamique varie entre les différentes communes : si on observe des hausses importantes dans certaines comme Chaleins (+ 13,5 %, 162 habitants supplémentaires), Francheleins (+ 8,2 %, 121 habitants supplémentaires) ou encore Saint-Didier-sur-Chalaronne (+ 4,9 %, 135 habitants supplémentaires). Certaines communes du territoire perdent en revanche des habitants, comme Montceaux (-3,1 %, 38 habitants en moins) ou Montmerle-sur-Saône (-1,2 %, 45 habitants en moins).

Communes	Population			Densité de population en 2018	Taux de croissance de la population entre 2013 et 2018
	2018	2013	1999		
Chaleins	1 361	1 199	1 025	80	+ 13,5 %
Francheleins	1 603	1 482	994	114	+ 8,2 %
Garnerans	639	667	565	71	- 4,2 %
Genouilleux	624	591	399	156	+ 5,6 %
Guéreins	1 448	1 418	1 065	289	+ 2,1 %
Illiat	645	592	466	32	+ 9,0 %
Lurcy	378	403	257	75	- 6,2 %
Messimy-sur-Saône	1 239	1 218	931	206	+ 1,7 %
Mogneneins	782	765	572	86	+ 2,2 %
Montceaux	1 188	1 226	908	118	- 3,1 %
Montmerle-sur-Saône	3 783	3 828	2 830	945	- 1,2 %
Peyzieux-sur-Saône	676	629	337	75	+ 7,5 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	2 918	2 783	2 259	116	+ 4,9 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1 565	1 501	1 179	74	+ 4,3 %
Thoissey	1 715	1 630	1 358	1 715	+ 5,2 %
CC Val de Saône Centre	20 564	19 932	15 145	129	+ 3,2 %

Un environnement départemental et régional dynamique démographiquement

Département de l'Ain :

- + 4,5 % d'habitants entre 2013 et 2018 ;
- Soit + 0,9 % en taux annuel moyen sur la période

Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- + 3,1 % d'habitants entre 2013 et 2018
- Soit + 0,6 % en taux annuel moyen sur la période

Dans la CCVSC, une concentration des services dans deux pôles : Saint-Didier-sur-Chalaronne / Thoissey, et Montmerle-sur-Saône

Les deux pôles de service du territoire :
Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-en-Chalaronne / Thoissey

Les deux pôles les plus peuplés du territoire sont également caractérisés par une concentration de services plus importante que sur le reste du territoire. On trouve en effet dans ces deux pôles les services suivants :

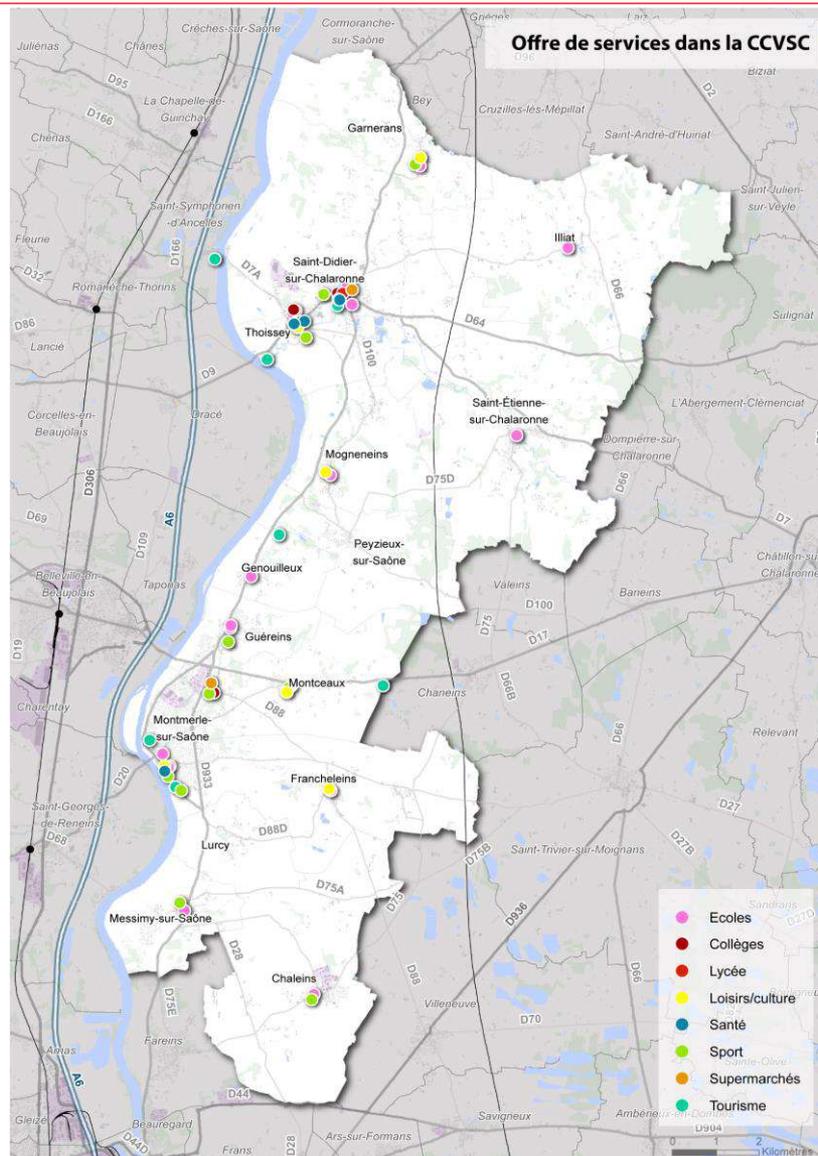
- Des centres-bourgs animés, avec des commerces de proximité
- Des établissements de santé
- Des équipements sportifs et de loisirs
- Des supermarchés
- Des petits pôles touristiques : des campings

Le reste du territoire est caractérisé par une offre de services faible

Dans les autres communes du territoire, l'offre de service se limite souvent à une école, et parfois une salle des fêtes et / ou un équipement sportif. La commune de Lurcy n'est elle dotée d'aucun équipement de service, tout comme celle de Peyzieux-sur-Saône.

On note une dissymétrie importante de l'offre de service entre l'Ouest du territoire, qui est plus urbain et contient les deux pôles, et l'Est du territoire qui est davantage rural.

Cette concentration de services dans les deux pôles du territoire fait de leurs centres-bourgs des pôles générateurs de déplacement à l'échelle de la CCVSC



Une offre de service plus importante dans les pôles extérieurs proches :

- Belleville-en-Beaujolais
- Châtillon-sur-Chalaronne

Des villes moyennes à proximité qui offrent une concentration supérieure de service

- Villefranche-sur-Saône
- Mâcon
- Bourg-en-Bresse

La ville de Lyon : un pôle national où l'on retrouve l'ensemble des services (culturel, administratif, commercial, de santé, sportif ...)

L'EMD 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise : Une étude qui permet d'appréhender les mobilités à l'échelle du secteur « Ain »

Qu'est ce qu'une enquête ménage déplacement (EMD) ?

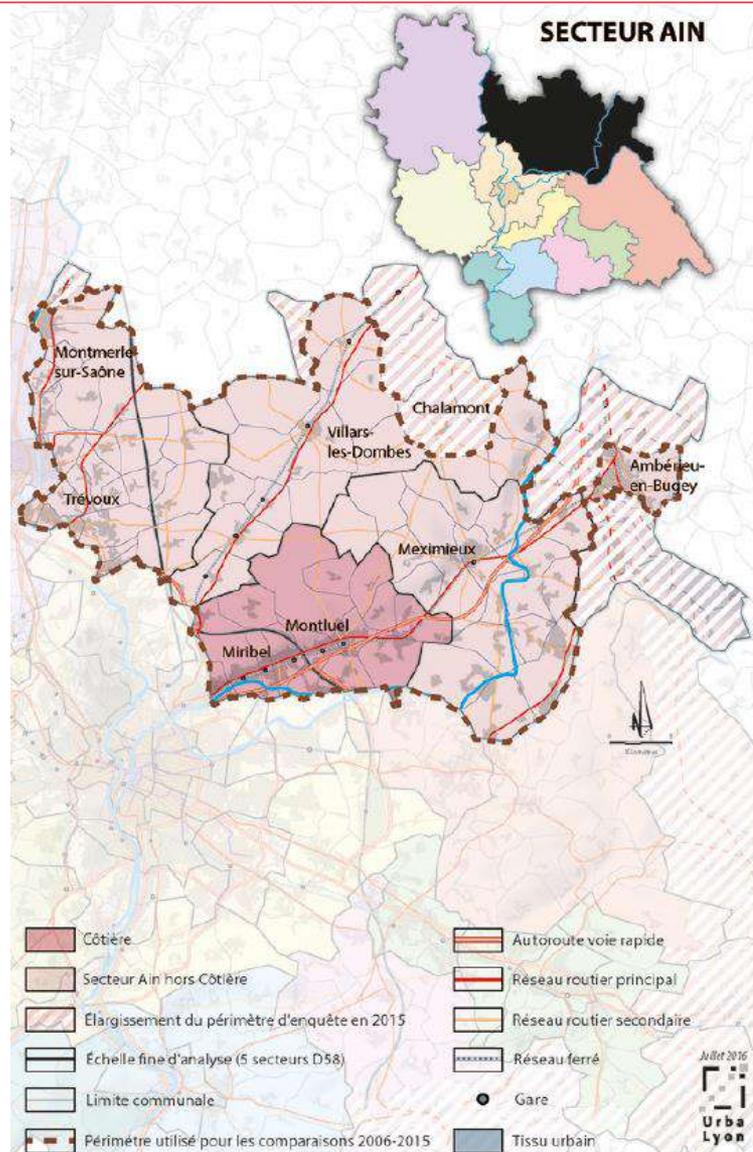
Les EMD sont destinées à renseigner les pouvoirs publics sur les pratiques de déplacement des habitants d'un secteur géographique. Elles sont réalisées selon les méthodologies dites « standard CERTU ». Elles prennent en compte tous les motifs de déplacements (pendulaires, liés aux loisirs, aux démarches administratifs, rendez-vous médicaux ...) sur un territoire.

Elles constituent un apport intéressant, car les données Insee à disposition du bureau d'étude ne concernent que les flux pendulaires. Ainsi, l'EMD permet d'avoir un aperçu sur les autres motifs de déplacement. A noter tout de même que les enquêtes EMD sont à une échelle plus large que les données Insee.

La CC Val de Saône, un territoire de l'EMD 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

L'EMD 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise est décomposée en 11 secteurs. Celui dans lequel est compris le territoire de la CC Val de Saône Centre est le secteur « Ain », situé au Nord-Est de l'aire métropolitaine. Bien que ce périmètre soit plus large que le territoire de la CCVSC, il regroupe des territoires similaires sur le plan des dynamiques de mobilités, et sera utile à notre analyse.

Un échantillon de 1 950 personnes de 5 ans et plus a été enquêté pour le secteur Ain entre octobre 2014 et avril 2015. Après redressement, l'EMD restitue la mobilité des 162 000 habitants de 5 ans et plus.



Les principaux chiffres de l'EMD 2015, secteur Ain :

- 2,5 personnes en moyenne par ménage
- 1,7 voitures en moyenne par ménage
- 3,7 déplacements par habitant et par jour en moyenne, dont 2,4 sont réalisés en voiture
- Pas d'évolution sur le nombre de déplacements depuis l'EMD 2006
- Un usage de la voiture en baisse de 8 points, et une mobilité en modes actifs (+ 7 points) et en transports collectifs (+1 point) qui progresse



2. Pratiques de déplacement

EMD 2015 : De fortes relations internes dans le secteur Ain, mais aussi externes, d'une part avec la métropole lyonnaise, et d'autre part avec le secteur du Beaujolais

410 500 déplacements par jour en interne du secteur Ain, majoritairement effectués en voiture, mais également beaucoup à pied

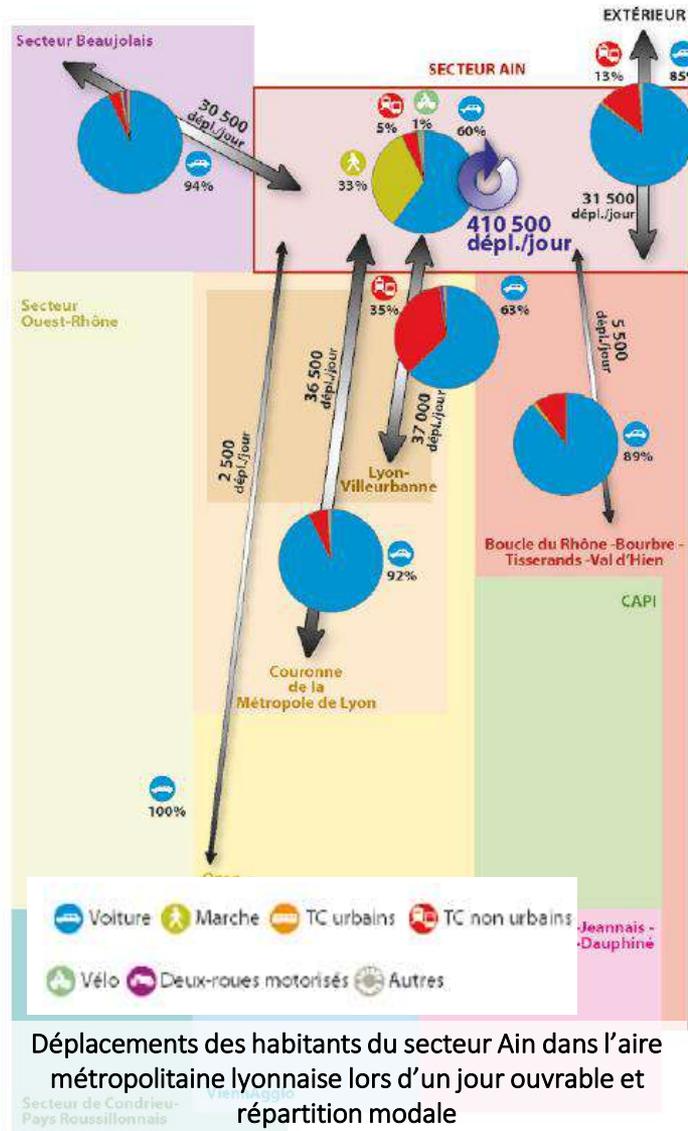
La grande majorité des déplacements effectués par les habitants du secteur Ain se font au sein même du secteur. En effet, les échanges internes représentent près des trois quarts des déplacements quotidiens.

En tout, 60 % de ces déplacements sont réalisés en voiture, qui reste le mode principal pour les trajets internes. La part modale de l'automobile est cependant bien moins importante que pour les déplacements extérieurs au secteur qui avoisinent souvent les 90 % de part modale de la voiture, à l'exception du secteur Lyon / Villeurbanne. 33 % des déplacements sont réalisés à pied, ce qui fait de la marche le deuxième mode le plus important, à noter que le vélo ne représente qu'1 % des déplacements

147 000 déplacements d'échange par jour entre le secteur Ain et les autres secteurs, dont 73 000 avec la métropole lyonnaise, et 30 500 avec le Beaujolais :

Les déplacements vers la métropole lyonnaise représentent la moitié des échanges entre le secteur Ain et les autres secteurs. Parmi les habitants du secteur Ain qui se rendent dans la métropole lyonnaise, la moitié se rend à Lyon ou Villeurbanne. Plus d'un tiers d'entre eux utilisent les transports en commun pour s'y rendre, ce qui en fait la destination la plus attractive pour ce mode. La part modale des transports en commun pour se rendre dans le reste de la métropole lyonnaise est bien plus faible, avec une part modale de seulement 8 %.

L'autre secteur attractif pour les habitants du secteur Ain est le Beaujolais. La voiture est la mode quasi-hégémonique pour s'y rendre avec 94 % de part modale, et une part modale des transports en commun d'environ 3 %.



EMD 2015 :

62 minutes par jour consacrées au déplacement en moyenne pour les habitants du secteur Ain

- Une baisse de 5 minutes par rapport à l'EMD 2006
- 63 min pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

35 km parcourus par jour en moyenne pour les habitants du secteur Ain

- 23 km pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

Les actifs du territoire quittent la CCVSC pour se rendre sur leur lieu de travail

Un peu plus de 10 000 actifs sur le territoire, et un taux de chômage faible

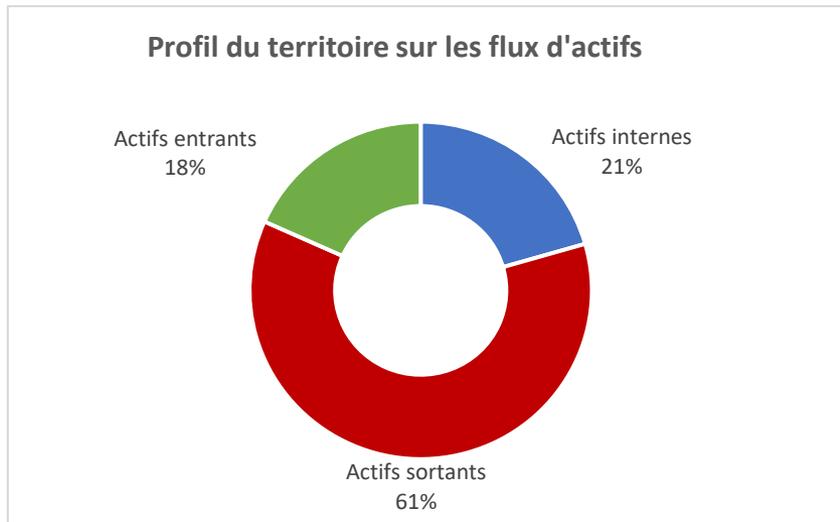
La CC Val de Saône Centre compte 10 116 actifs en 2018 (Insee, 2018), et 735 chômeurs, pour un taux de chômage de 7,3 %, en dessous des moyennes départementales et régionales.

Une majorité d'actifs qui sortent du territoire pour se rendre au travail

En 2018, 75 % des actifs qui résident dans la CC Val de Saône Centre quittent le territoire pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils représentent 75 % des actifs du territoire. A l'inverse, 2 434 actifs résidents restent sur le territoire pour travailler, et représentent 25 % des actifs.

Parallèlement, 2 168 actifs entrent sur le territoire chaque jour pour travailler. Au total, le nombre d'actifs sortants du territoire est plus de trois fois supérieur au nombre d'actifs entrants.

Actifs du territoire	10 116
Actifs occupés	9 384
Actifs internes	2 434
Actifs sortants	7 242
Actifs entrants	2 168



Définition des termes

- **Actif sortant** : actif résidant sur le territoire et travaillant en dehors du territoire
- **Actif entrant** : actif résidant en dehors du territoire et travaillant sur le territoire
- **Actif interne** : actif résidant et travaillant sur le territoire de la CCSCV (dans sa commune, ou dans une autre commune).
- **Actif intra-communal** : actif travaillant dans sa commune de résidence

Nombre d'actifs

- **Département de l'Ain** : 315 880 actifs (la CCVSC représente 3,2 % des actifs départementaux)
- **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : Plus de 3,7 millions d'actifs (la CCVSC représente 0,3 % des actifs régionaux)

Taux de chômage

- **Département de l'Ain** : 10 %
- **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : 11,5 %

Un quart des actifs de la CCVSC travaillent sur le territoire, dont la majorité dans leur commune de résidence

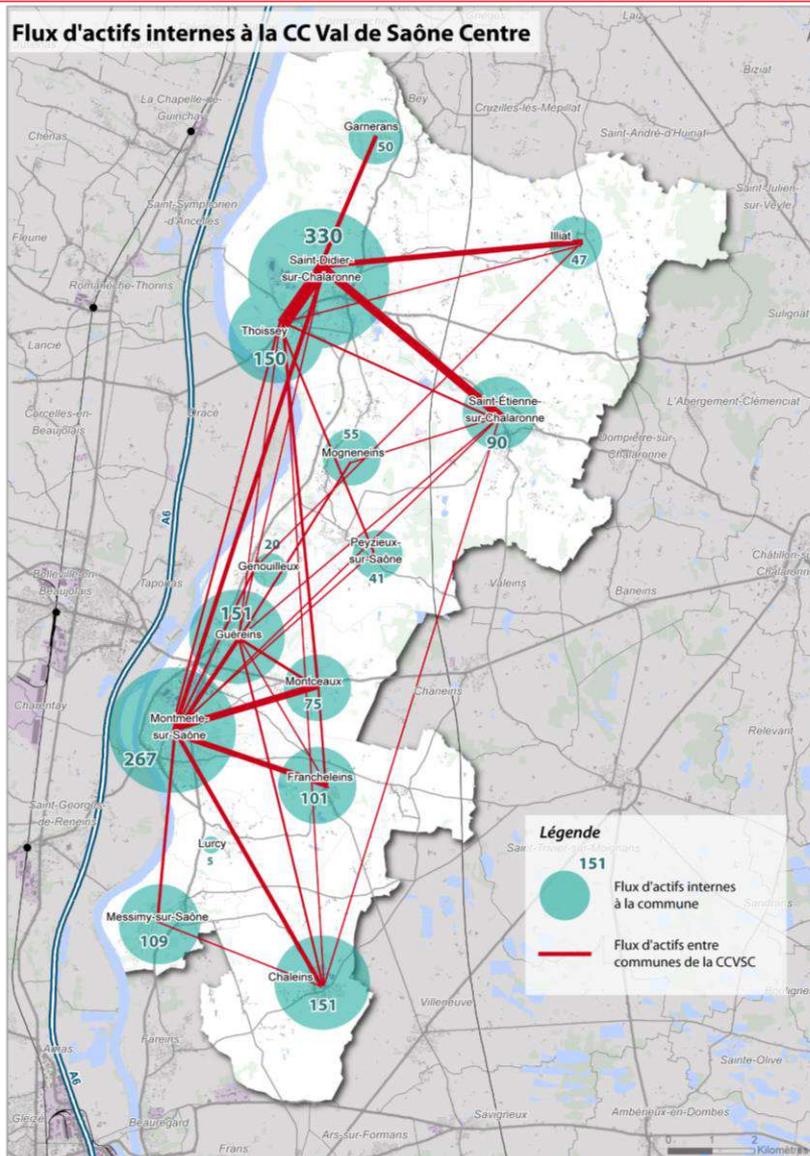
Près de 2 500 actifs travaillent sur le territoire, dont 67 % dans leur commune de résidence

Sur le territoire en 2018, 1 641 actifs travaillent dans leur commune de résidence, et 793 travaillent dans une autre commune de la CCVSC.

Trois pôles principaux attirent les actifs du territoire

- Saint-Didier-sur-Chalaronne : 508 actifs du territoire y travaillent
- Montmerle-sur-Saône : 462 actifs du territoire y travaillent
- Thoissey : 279 actifs du territoire y travaillent

Communes	Part d'actifs de la commune qui travaillent dans leur commune de résidence	Part d'actifs de la commune qui travaillent dans une autre commune de la CCVSC
Chaleins	20 %	3 %
Francheleins	12 %	8 %
Garnerans	15 %	11 %
Genouilleux	6 %	6 %
Guéreins	21 %	4 %
Illiat	14 %	19 %
Lurcy	3 %	11 %
Messimy-sur-Saône	18 %	6 %
Mogneneins	14 %	10 %
Montceaux	12 %	14 %
Montmerle-sur-Saône	15 %	4 %
Peyzieux-sur-Saône	11 %	8 %
St-Didier / Chalaronne	24 %	8 %
St-Étienne / Chalaronne	12 %	13 %
Thoissey	20 %	10 %
CC Val de Saône Centre	16 %	8 %



EMD 2015 : les déplacements de proximité (< 3km) tous motifs confondus représentent 49 % des déplacements des habitants du secteur Ain

- 54 % pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

Des flux importants entre la CCVSC et Belleville-en-Beaujolais, mais aussi avec Villefranche-sur-Saône, et Lyon

Les 15 premières origines / destinations des actifs externes représentent 58 % des flux totaux, et mêmes 66 % des flux sortants

25 Origines/ Destinations principales	Flux sortants	Flux entrants	Total flux	Distance en km (depuis Montmerle-sur-Saône)
Belleville-en-Beaujolais	827	284	1 110	7
Villefranche-sur-Saône	997	64	1 061	15,1
Lyon	771	34	805	46,1
Total des flux sur les 3 premières Origines / Destinations	2 595 36 % des flux sortants	381 18 % des flux entrants	2 977 32 % des flux externes	22,3 km en moyenne
Mâcon	387	60	447	33,7
Châtillon-sur-Chalarnonne	301	51	351	17,5
Trévoux	228	20	248	18,8
Gleizé	174	20	194	14
Arnas	180	10	190	9,5
Saint-Georges-de-Reneins	136	50	186	3,9
Bourg-en-Bresse	174	11	185	41,2
Limas	144	20	165	16,1
Reyrieux	146	15	161	18,9
Jassans-Riottier	99	35	134	11,8
Villeurbanne	124	3	127	45,7
Total des flux sur les 15 premières Origines / Destinations	4 808 66 % des flux sortants	677 31 % des flux entrants	5 485 58 % des flux externes	21,6 km en moyenne
Genay	120	0	120	26,8
La Chapelle-de-Guinchay	51	66	116	18,1
Fareins	51	60	111	7,6
Limonest	103	0	103	35,5
Romanèche-Thorins	61	35	97	16,2
Saint-Trivier-sur-Moignans	56	36	92	11,4
Saint-Priest	84	1	85	57,1
Anse	66	5	71	19,1
Pont-de-Veyle	50	20	70	24,6
Dardilly	66	0	66	36,1
Écully	65	1	66	39,1
Total des flux sur les 25 premières Origines / Destinations	5 460 75 % des flux sortants	902 41 % des flux entrants	6 362 68 % des flux externes	23,6 km en moyenne

 **Flux de Courte distance :**
Moins de 15 km

 **Flux de Moyenne / Longue distance :**
Plus de 15 km
15 km représentent environ 20min en voiture

Des actifs entrants qui viennent des territoires à proximité, et des actifs sortants qui travaillent dans les polarités plus lointaines :

- Sur les 25 premières origines / destinations, 68 % des flux sont dirigés sur des distances de plus de 15 km.
- Ce chiffre monte à **75 % pour les flux sortants**.
- Mais seulement **45 % pour les flux entrants**

13 % des flux d'actifs entrants sur le territoire sont en provenance de Belleville-en-Beaujolais :

- Avec 264 actifs qui viennent travailler sur le territoire, c'est **la première ville d'origine des actifs entrants**.
- Suivie de loin par la commune de La Chapelle-de-Guinchay avec 66 actifs entrants

Un usage de la voiture quasi-hégémonique par les actifs du territoire

Un usage quasiment monopolistique de la voiture par les habitants

La voiture est de loin le mode le plus utilisé sur le territoire. **Les actifs de la CC de Val de Saône Centre utilisent en effet pour 90 % d'entre eux la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.** Loin derrière la voiture particulière, les transports en commun sont le deuxième mode le plus utilisé par les actifs, avec une part modale de seulement 5 %. La marche à pied représente quant à elle 3 % de part modale pour les actifs, et 1 % pour le vélo et les deux-roues motorisés.

Un usage des transports en commun et de la marche à pied très faible, mais quelques exceptions communales

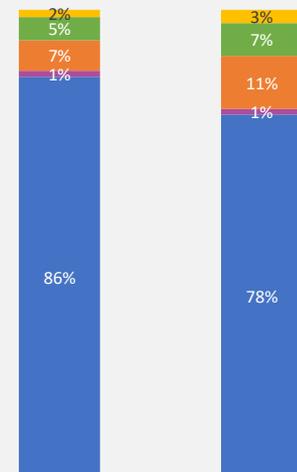
Si la part modale des transports en commun est de seulement 5 % sur le territoire, elle s'élève à 10 % pour Peyzieux-sur-Saône*, 9 % pour Genouilleux* et 8 % pour Guéreins, qui font pourtant partie pour les deux premières des communes les plus rurales. La commune de Thoissey a également une part modale de la marche particulièrement élevée, avec 14 % des actifs qui se rendent au travail à pied.

Parts modales des actifs dans la CCVSC



Communes	Parts modales				
	Marche à pied	Vélo	2 roues motorisées	Voiture	Transports collectifs
Chaleins	2 %	2 %	1 %	93 %	3 %
Francheleins	0 %	0 %	1 %	94 %	5 %
Garnerans *	2 %	0 %	0 %	98 %	0 %
Genouilleux *	1 %	0 %	1 %	88 %	9 %
Guéreins	2 %	1 %	0 %	89 %	8 %
Illiat *	0 %	0 %	0 %	97 %	3 %
Lurcy *	0 %	0 %	0 %	94 %	6 %
Messimy-sur-Saône	2 %	1 %	1 %	87 %	9 %
Mogneneins *	3 %	0 %	0 %	96 %	1 %
Montceaux	2 %	0 %	3 %	94 %	2 %
Montmerle-sur-Saône	3 %	1 %	2 %	90 %	4 %
Peyzieux-sur-Saône *	3 %	0 %	2 %	86 %	10 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	2 %	2 %	2 %	89 %	5 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	0 %	0 %	4 %	93 %	3 %
Thoissey	14 %	0 %	0 %	78 %	9 %
CC Val de Saône Centre	3 %	1 %	1 %	90 %	5 %

Parts modales des actifs pour le département de l'Ain et la Région AuRA



Ain Auvergne-Rhône-Alpes

- Vélo
- Marche à pied
- Transports collectifs
- Deux roues motorisées
- Voiture

* Pour les communes de moins de 1 000 habitants, certaines limites statistiques sont à souligner du fait d'un échantillon de taille faible sur ces communes, ce qui peut entraîner les surreprésentations de certaines modes (ex : 10 % pour les TC à Peyzieux-sur-Saône)

Une part modale de la marche beaucoup plus importante pour les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence

19 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence s’y rendent à pied

Au total, sur les 1 642 actifs qui travaillent dans leur commune de résidence dans la CC Val de Saône Centre, 237 s’y rendent à pied. La marche représente ainsi 19 % des déplacements, contre seulement 3 % pour l’ensemble des flux d’actifs.

Une pratique de la marche particulièrement développée pour les déplacements internes à Thoissey

Sur les 119 actifs qui résident et travaillent dans la commune de Thoissey, 93 se rendent à pied sur leur lieu de travail, soit une part modale de 78 % pour la marche. La petite taille de la commune, et sa densité importante, sont des facteurs majeurs pour favoriser la pratique des modes actifs.

Un usage du vélo qui reste en retrait pour les actifs, même en interne des communes

Sur le territoire, la part modale du vélo est estimée par l’Insee en 2018 à seulement 4 %, contre 1 % pour l’ensemble des flux d’actifs. Cette tendance est très inégale entre les communes du territoire. En effet, seules 4 communes ont obtenu des répondants qui ont indiqué utiliser le vélo : Chaleins, Guéreins, Montmerle-sur-Saône et Saint-Didier-sur-Chalaronne. Le nombre de d’usagers varie de 5 à Guéreins (4 % de part modale) à 15 à Saint-Didier-sur-Chalaronne (5 %) et Chaleins (14 %).

75 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence utilisent la voiture, qui reste leur mode de déplacement privilégié, même sur de courtes distances

Communes	Marche à pied	Vélo	Deux roues	Voiture	Transports Collectifs
Chaleins	15 / 14 %	15 / 14 %	0	78 / 72 %	0
Francheleins	0	0	0	51 / 100 %	0
Garnerans *	5 / 11 %	0	0	40 / 89 %	0
Genouilleux *	5 / 33 %	0	0	10 / 67 %	0
Guéreins	15 / 12 %	5 / 4 %	0	96 / 79 %	5 / 4 %
Illiat *	0	0	0	33 / 100 %	0
Lurcy *	0	0	0	5 / 100 %	0
Messimy-sur-Saône	5 / 6 %	0	0	74 / 94 %	0
Mogneneins *	10 / 22 %	0	0	35 / 78 %	0
Montceaux	9 / 16 %	0	0	46 / 84 %	0
Montmerle-sur-Saône	40 / 20 %	10 / 5 %	0	146 / 73 %	5 / 2 %
Peyzieux-sur-Saône *	10 / 50 %	0	0	10 / 50 %	0
Saint-Didier-sur-Chalaronne	30 / 10 %	15 / 5 %	25 / 8 %	230 / 77 %	0
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	0	0	0	60 / 100 %	0
Thoissey	93 / 78 %	0	0	26 / 22 %	0
CC Val de Saône Centre	237 / 19 %	45 / 4 %	25 / 2 %	940 / 75 %	10 / 1 %

Part modale des actifs de la CCVSC qui travaillent dans leur commune de résidence



- Vélo
- Marche à pied
- Transports collectifs
- Deux roues motorisées
- Voiture

* Pour les communes de moins de 1 000 habitants, certaines limites statistiques sont à souligner du fait d’un échantillon de taille faible sur ces communes, ce qui peut entraîner les surreprésentations de certaines modes

Une forte motorisation des ménages sur le territoire

Une motorisation quasiment complète des ménages du territoire

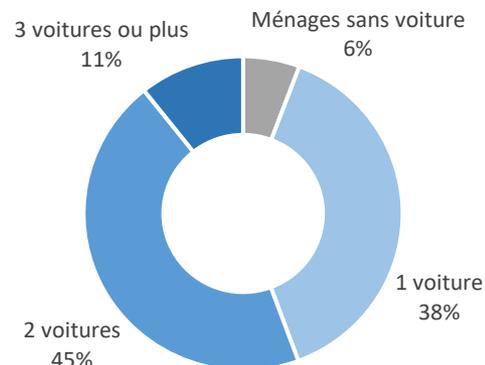
Dans la CC de Val de Saône Centre, le taux de **motorisation des ménages est de 1,63**. Avec **94 % des ménages qui possèdent au moins un véhicule, et 56 % qui en possèdent au moins deux**, le territoire se situe au dessus des moyennes départementales et régionales.

Une motorisation moins importante dans les communes les plus denses

La part de **ménages sans voiture est beaucoup plus importante à Thoissey (12,5 %)** et dans une moindre mesure à **Montmerle-sur-Saône (7,7 %)** et **Saint-Didier-sur-Chalaronne (7,4 %)**. À l'inverse, dans les **communes plus rurales, la part de ménages sans voiture est quasi—inexistante**. À Illiat et Lurcy notamment, aucun ménage ne possède de véhicules en 2018.

Le nombre de ménages qui possèdent plusieurs véhicules est par ailleurs de seulement 24 % à Thoissey, alors qu'il atteint 71 % à Genouilleux.

Répartition des ménages de la CCVSC selon le nombre de voiture possédées



Taux de motorisation

- Département de l'Ain : 1,46
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 1,29

Taux de ménages sans voitures

- Département de l'Ain : 9 %
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 15,5 %

Taux de ménages multi-motorisés

- Département de l'Ain : 47 %
- Région Auvergne-Rhône-Alpes : 38%

Source : Insee 2018

EMD 2015 – Secteur Ain : une légère hausse de la motorisation depuis l'EMD 2006

- Une baisse d'un point du nombre de ménages non motorisés depuis l'EMD 2006 (7%)
- Une hausse d'un point du nombre de ménages multi motorisés depuis l'EMD 2006 (63 %)

Communes	Taux de motorisation	Ménages sans voiture (%)	Ménages multi-motorisés (%)
Chaleins	1,66	3,5 %	58 %
Francheleins	1,76	3,3 %	67 %
Garnerans	1,71	3,8 %	60 %
Genouilleux	1,77	4,2 %	71 %
Guéreins	1,6	3,6 %	58 %
Illiat	1,74	0 %	52 %
Lurcy	1,75	0 %	62 %
Messimy-sur-Saône	1,77	2,9 %	64 %
Mogneneins	1,64	6,4 %	60 %
Montceaux	1,8	3,7 %	70 %
Montmerle-sur-Saône	1,51	7,7 %	49 %
Peyzieux-sur-Saône	1,83	4,3 %	73 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	1,6	7,4 %	57 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	1,75	3,4 %	64 %
Thoissey	1,13	12,5 %	24 %
CCVSC	1,63	5,7 %	56 %



3. Réseau routier

Un territoire proche d'axes structurants, et maillé par un réseau principal et secondaire dense

Deux axes parallèles structurants situés sur la rive ouest de la Saône, avec pour directions Villefranche-sur-Saône / Lyon au Sud, et Macon / Chalons-sur-Saône au Nord :

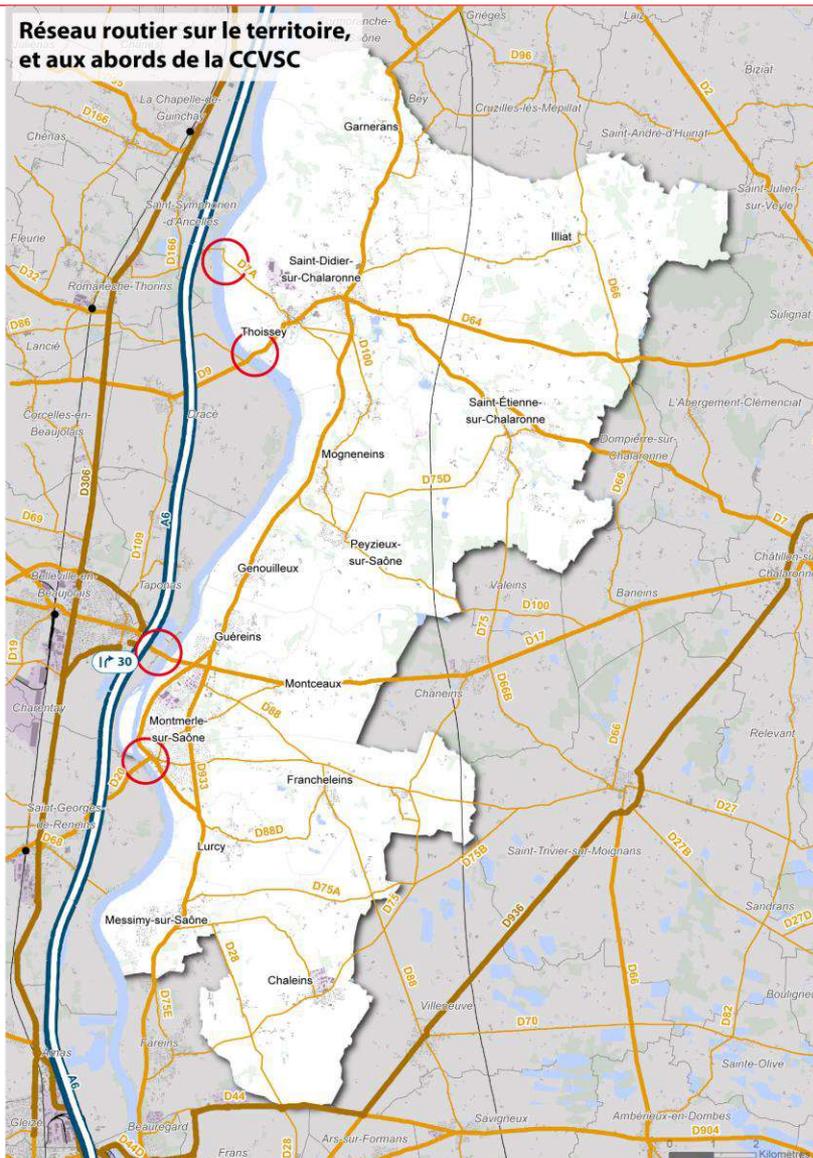
- L'autoroute A6, axe structurant au niveau national voire international ;
- La départementale D306, axe structurant au niveau départemental voire régional.

Quatre axes départementaux principaux sur le territoire de la CCVSC, dont la D933, un autre axe Nord-Sud de même orientation que l'A6 et la D306 :

- Nord-Sud : La D933 qui dessert les communes de l'ouest de la Saône en direction de Villefranche-sur-Saône ou Lyon. Cet axe, parallèle à la D306, remplit la même fonction nord-sud, mais à l'est de la Saône ;
- Est-Ouest : La D17 en direction de Belleville-en-Beaujolais ou Châtillon-sur-Chalaronne / Bourg-en-Bresse
- Est-Ouest : La D44 aux limites Sud du territoire, en direction de Villefranche-sur-Saône
- Est Ouest : la D64 en direction de Bourg-en-Bresse

A l'Est du territoire, l'axe majeur de la D 936 en direction de Châtillon-sur-Chalaronne et Bourg-en-Bresse

Un maillage dense de départementales secondaires et de chemins qui assure une desserte fine du territoire.



Quatre traversées de la Saône sur le territoire :

- Saint-Didier-sur-Chalaronne/ Romanèche-Thorins
- Thoissey / Dracé
- Guéreins / Belleville-en-Beaujolais
- Montmerle-sur-Saône / Saint-Georges-de-Reneins

Un seul échangeur autoroutier qui dessert la CCVSC, à Belleville-en-Beaujolais

- L'échangeur n°30 de l'A6, à Belleville-en-Beaujolais, est le plus proche du territoire
- Les deux autres échangeurs du territoire sont éloignés : au nord au niveau de Mâcon et au sud au niveau de Villefranche-sur-Saône (tout de même utilisé potentiellement par les habitants de Messimy-sur-Saône et Chaleins)

Un territoire à l'écart des principaux flux automobiles, à l'exception de la traversée du Pont de Belleville

Des flux automobiles Nord-Sud concentrés sur la Rive Ouest de la Saône, en dehors du territoire :

- L'autoroute A6 en direction de Villefranche-sur-Saône et Lyon : entre 60 000 et 70 000 véh./j.
- La D306 en direction de Villefranche-sur-Saône et Lyon : entre 13 000 et 15 000 véh./j.

Deux axes majeurs traversent la CCVSC :

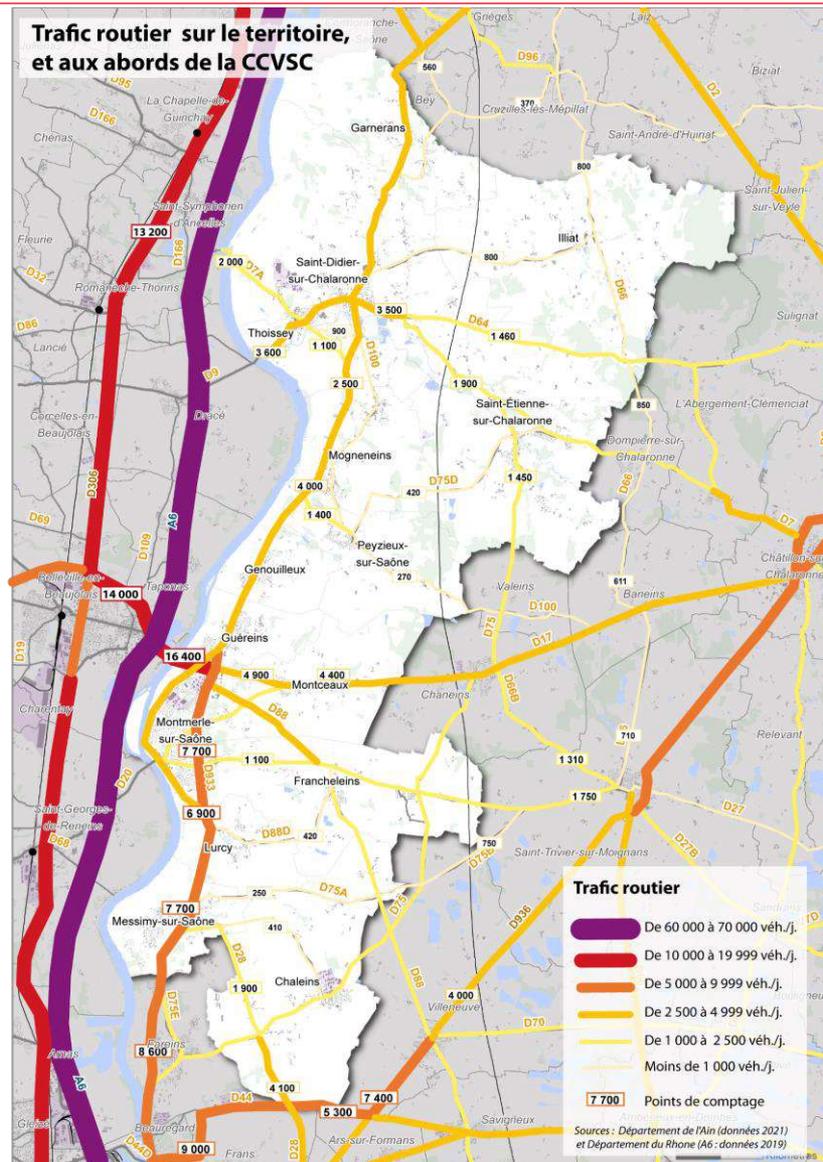
- La D 933 qui dessert les communes de l'ouest de la Saône en direction de Lyon : entre 2 500 véh./j. au nord du territoire à près de 9 000 véh./j. au sud de Montmerle-sur-Saône.
- La D 17 en direction de Belleville-en-Beaujolais ou Chatillon-sur-Chalaronne : environ 4 500 véh./j à plus de 16 000 véh./j. au niveau du Pont de Belleville en direction de Belleville-en-Beaujolais.

Un trafic très important au niveau du Pont de Belleville :

- Près de 16 500 véh./j. au niveau du Pont de Belleville, vers Belleville-en-Beaujolais
- Les autres traversées du territoire enregistrent des niveaux de trafic bien plus faibles : 2 000 véh./j. à Saint-Didier-sur-Chalaronne, 3 600 véh./j. À Thoisse, NC à Messimy-sur-Saône

Une circulation modérée sur le reste du territoire :

En moyenne, moins de 2 500 véh./j. sur les autres axes, en dehors des secteurs Montmerle-sur-Saône/Guéréins et Saint-Didier-sur-Chalaronne/Thoisse.



Indications sur le trafic en heure de pointe (base maximum 15 % du trafic observé à la journée sur l'heure de pointe) :

- **Pont de Belleville (16 000 véhicules /j) :** 1 véhicule toutes les 1,5 secondes dans les deux sens.
- **Pour 7 500 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 3,2 secondes dans les deux sens
- **Pour 3 500 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 7 secondes dans les deux sens
- **Pour 1 800 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 13,5 secondes dans les deux sens
- **Pour 1 000 véhicules / jour :** 1 véhicule toutes les 24 secondes dans les deux sens

Une circulation fluide sur le territoire, et quelques ralentissements sur le secteur du Pont de Belleville, et du pôle Saint-Didier/Thoissey

Outil Google pour évaluer les conditions de circulation sur le territoire

A l'aide de Google Maps il est possible d'observer les conditions de circulation pour différents jours moyens, à différentes heures, ou en temps réel. Pour évaluer les conditions de circulation aux heures de pointe, nous avons généré à l'aide de l'outil Google une cartographie qui modélise la fluidité du trafic, un mardi à 17h45.

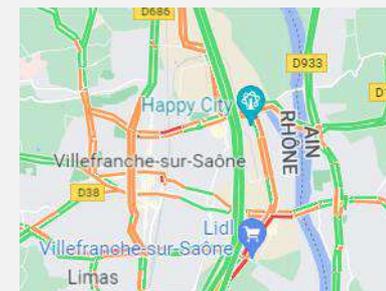
A l'image du niveau de trafic automobile, des conditions de circulation globalement fluides sur le territoire :

Les départementales qui traversent le territoire enregistrent des niveaux de trafic assez faible, et donc naturellement, le niveau d'encombrement est faible, et les conditions de circulation sont fluides sur le territoire.

Deux secteurs où le trafic est ralenti en heure de pointe:

- **Secteur du Pont de Belleville** : nous observons des ralentissements le matin en direction de Belleville, et le soir en direction de la CCVSC. A noter que malgré les niveaux de trafic particulièrement importants sur cet axe qui est le seul (ou presque) point d'accès à Belleville, les ralentissements restent modérés
- **Secteur Saint-Didier-sur-Chalaronne/Thoissey** : nous observons des ralentissements principalement sur la D7 Rue de Crenans / Rue de Bresse

Des conditions plus dégradées dans le secteur de Villefranche



Trafic habituel un mardi à 17h45

Et très ralenties dans et autour de la métropole lyonnaise



Trafic habituel un mardi à 17h45



Le Pont de Belleville, un point décisif pour l'organisation des mobilités de la CC Val de Saône Centre

Un trafic moyen de 16 400 véhicules par jour sur le Pont de Belleville, soit un véhicule toutes les 1,5 secondes dans les deux sens de circulation

Le Pont qui relie les communes de la CC Val de Saône Centre à Belleville-en-Beaujolais est le point de circulation le plus important du secteur. En 2021, le trafic poids lourd représente 15 % sur cet axe (source : France 3 Région).

Le Pont de 165m relie les Départements du Rhône et de l'Ain, en traversant la Saône, mais il est géré par convention par le Département du Rhône.

Des travaux à l'été 2021 pour améliorer l'accessibilité des piétons sur le Pont :

Avant les travaux réalisés en 2020, les trottoirs installés sur le pont étaient très étroits (63cm) et engendraient un problème de sécurité important pour les piétons qui souhaitaient faire la traversée.

En juillet 2021, des travaux ont été réalisés pour porter la largeur de ces trottoirs à 1m45, en rognant sur la largeur des voies de circulation. Les travaux, estimés à près de 110 000 € ont été répartis entre le Département du Rhône (61 000 €) et le Département de l'Ain (48 000€).

Un passage obligé depuis la plupart des communes de la CCVSC pour rejoindre Belleville-en-Beaujolais et l'offre de transport structurante (autoroute A6 et ligne TER 24)

La Saône représente une coupure importante depuis la CCVSC pour rejoindre Belleville-en-Beaujolais, mais également les grandes offres de transport. Le Pont de Belleville/Belleville est le franchissement privilégié, et constitue ainsi un point stratégique et structurant pour l'organisation des mobilités des habitants de la CCVSC.



Les travaux de 2021 prennent en compte la traversée des piétons, mais pas des vélos :

Etant donné les distances entre Belleville-en-Beaujolais et les communes de la CCVSC, le report vers les modes doux semble plus adapté à vélo qu'à pied.

Cependant, les travaux de l'été 2021 n'ont concerné que les piétons, et aucun aménagement en faveur des cycles ne permet une traversée sécurisée du Pont. En l'état, les cyclistes sont théoriquement amenés à circuler sur voirie, ce qui est problématique étant donné les niveaux de trafic très importants

Des accidents concentrés sur la RD 933, et dans les zones urbaines

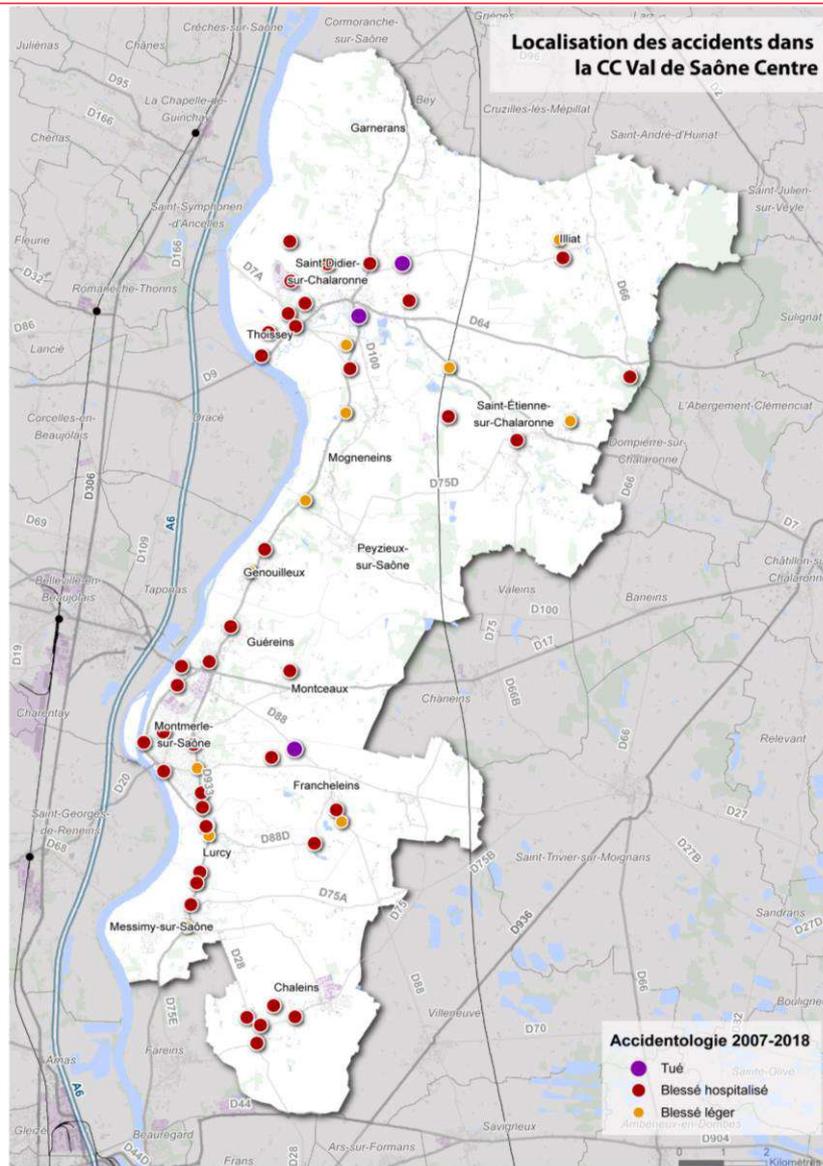
103 accidents sur le territoire entre 2007 et 2018, et 277 accidentés dont 34 % d'accidentés graves :

Entre 2008 et 2017, on déplore 88 blessés hospitalisés, et 5 tués sur le territoire. Les accidents graves représentent 36 % des accidents dans le département de l'Ain, et 28 % dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La RD 933 est l'axe le plus accidentogène du territoire :

53 % des accidents survenus sur le territoire pendant la période 2008 – 2017 ont été géolocalisés. Plus du tiers des accidents géolocalisés sont survenus sur l'axe RD 933. La portion entre Montmerle-sur-Saône et Messimy-sur-Saône semble particulièrement accidentogène.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidentés			
		Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
CC Val de Saône Centre					
Total	103	111	5	88	73
Impliquant des cycles	6	0	0	5	1
Impliquant des 2 roues motorisées	35	1	0	33	4
Impliquant des piétons	9	0	1	6	3
Département de l'Ain					
Total	4 185	3 525	461	3 098	2 866
Région Auvergne-Rhône-Alpes					
Total	62 843	59 109	4 518	36 607	45 822



Un territoire un peu moins accidentogène que les moyennes départementales et régionales :

- **Département de l'Ain** : 3 525 accidentés graves entre 2007 et 2018. La CCVSC représente 2,6 % des accidentés grave pour 3 % de la population départementale
- **Région Auvergne-Rhône-Alpes** : 41 225 accidentés graves entre 2007 et 2018. La CCVSC représente 0,2 % des accidentés grave pour 0,3 % de la population régionale



4. Transports en commun

EMD 2015 : Un usage des transports en commun dans le secteur Ain tourné essentiellement vers les motifs pendulaires, et plus particulièrement le domicile-travail

Quatre réseaux TC empruntés par les habitants du secteur Ain :

- Les cars interurbains (hors offre TER) : 26 500 passagers / jour
- Trains et cars TER : 17 500 passagers / jour
- Réseau TCL : 11 500 passagers / jour
- Autres réseaux urbains du secteur Ain : moins de 2 000 passagers / jour

76 % des déplacements en cars interurbains sont réalisés pour le motif scolaire

Parmi les 26 500 voyages réalisés par jour en cars interurbains, plus de 20 000 sont réalisés pour motif domicile-école

94 % des voyages réalisés en TER sont effectués en train

Sur les 17 500 passagers quotidiens du réseau TER qui habitent dans le secteur Ain, 16 500 sont réalisés en train

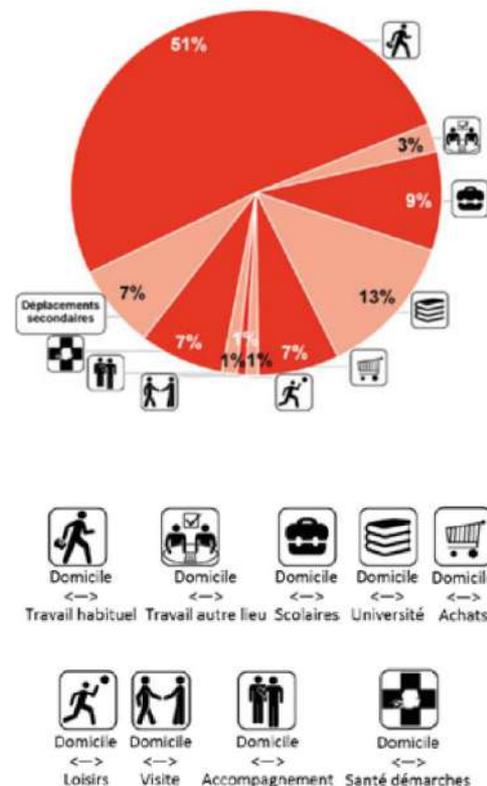
Un grand nombre d'usagers du réseau lyonnais TCL

Les habitants du secteur Ain qui empruntent un réseau urbain sont essentiellement des usagers du réseau TCL. En effet, ils sont 11 500 à l'emprunter chaque jour, alors qu'ils sont moins de 2 000 à emprunter les autres réseaux urbains. Parmi les usagers des transports en commun, les 3/4 les utilisent en lien avec les motifs travail, école et université.

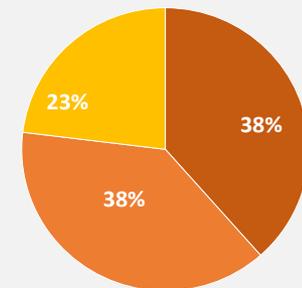
Les principaux freins évoqués par les personnes qui n'utilisent pas les transports en commun sont l'accès à l'offre, l'offre en elle-même, et la préférence pour la voiture.

Habitants de ...	Problèmes liés à d'accès aux TC	Problèmes liés à l'offre TC	N'a jamais pensé à utiliser les TC	Préférence pour la voiture (par goût, nécessité et facilité)	Autre raison	Sans opinion
Côtière	18%	25%	(2%)	22%	28%	(4%)
Ain hors Côtière	33%	22%	(2%)	19%	22%	2%
Secteur Ain	29%	23%	2%	20%	23%	3%
Aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon	26%	28%	2%	21%	20%	3%

Répartition des motifs des déplacements effectués en trains et cars TER par les habitants secteur Ain



Jugement de l'usage des transports en commun dans les communes



■ Très faible ■ Faible ■ Moyenne

Principaux chiffres du secteur Ain de l'EMD 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise :

- 26 500 passagers des cars interurbains (dont transport scolaire)
- 17 500 passagers trains et cars

Dans le secteur Ain, 46 % des habitants interrogés lors de l'EMD estiment qu'ils ne sont pas ou mal desservis par les transports en commun

47 % pour les habitants de l'aire métropolitaine, hors Métropole de Lyon

Une offre de cars régionaux intéressante pour les liaisons nord-sud à l'ouest du territoire, mais quasi-inexistante d'Est en Ouest

Deux lignes de car Nord-Sud importantes qui traversent le territoire :

- L 113 Belleville – St-Germain-au-Mont-d 'Or : 30 services par jour de semaine (dont 18 en heure de pointe), qui dessert 3 communes sur le territoire.
- L 114 Belleville – Macon : 26 services par jour de semaine (dont 13 en heure de pointe), qui dessert 6 communes sur le territoire.

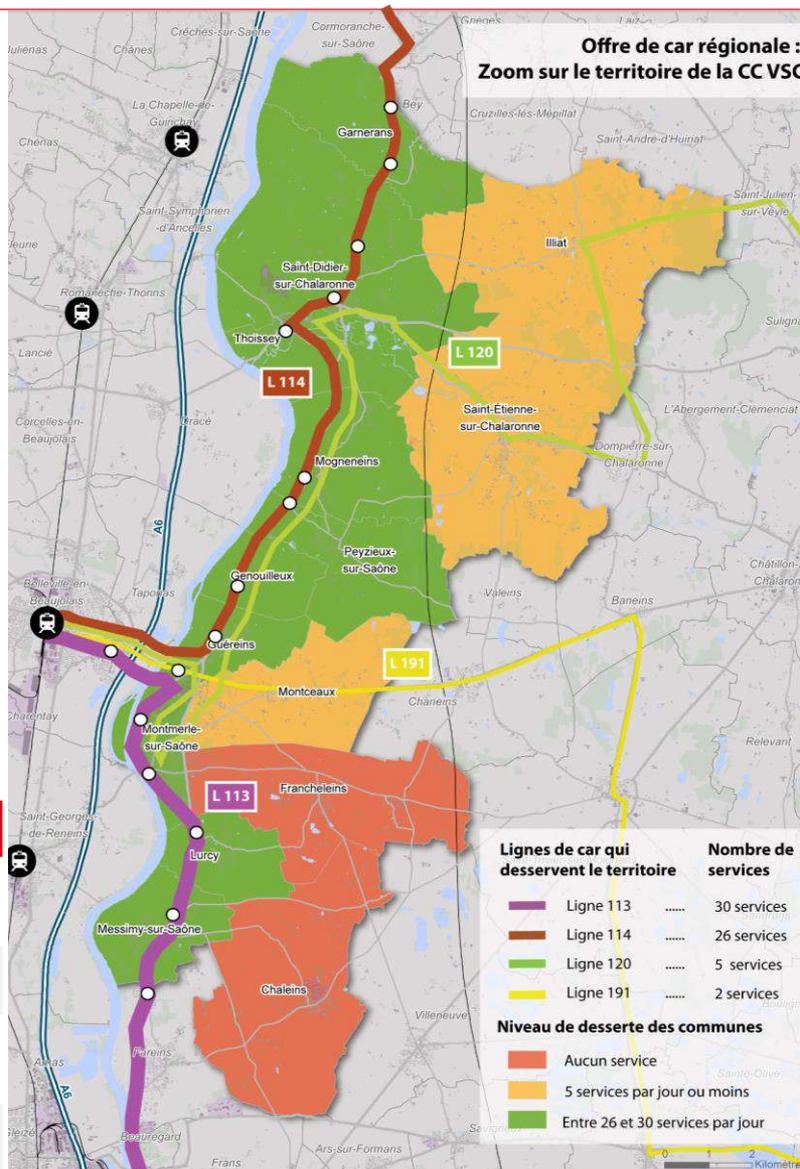
Deux lignes de car Est-Ouest avec un niveau de service très faible :

- L 120 Bourg-en-Bresse – Belleville : 5 services par jour de semaine
- L 191 Belleville – Saint-Triviers : 2 services par jour de semaine.

Les villes de l'Est du territoire sont à l'écart de l'offre de transports en commun

Les communes de Chaleins et Francheleins ne sont traversées par aucune ligne de car, et les communes de Montceaux, Saint-Etienne-en-Chalaronne et Illiat sont traversées par des lignes qui ont moins de 5 services par jour.

Ligne	Direction	Amplitude horaire	JOB	HPM	HPS
L 113	Belleville <> Saint-Germain-au-Mont-D'Or	5h56 - 19h45	30	10	8
L 114	Macon - Belleville	5h11 - 18h51	26	7	6
L 120	Bourg-en-Bresse <> Belleville	6h05 - 18h05	5	2	2
L 191	Belleville <> Saint-Triviers	06h30-18h00	2	1	1



Arrêts de car

Arrêt de la L114 à Saint-Didier-sur-Chalaronne



Arrêt de la L114 à Genouilleux



Plus d'un tiers des habitants à moins de 10 min à pied des lignes 113 et 114, mais des arrêts parfois excentrés des bourgs

7 200 habitants à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de car des lignes 113 et 114

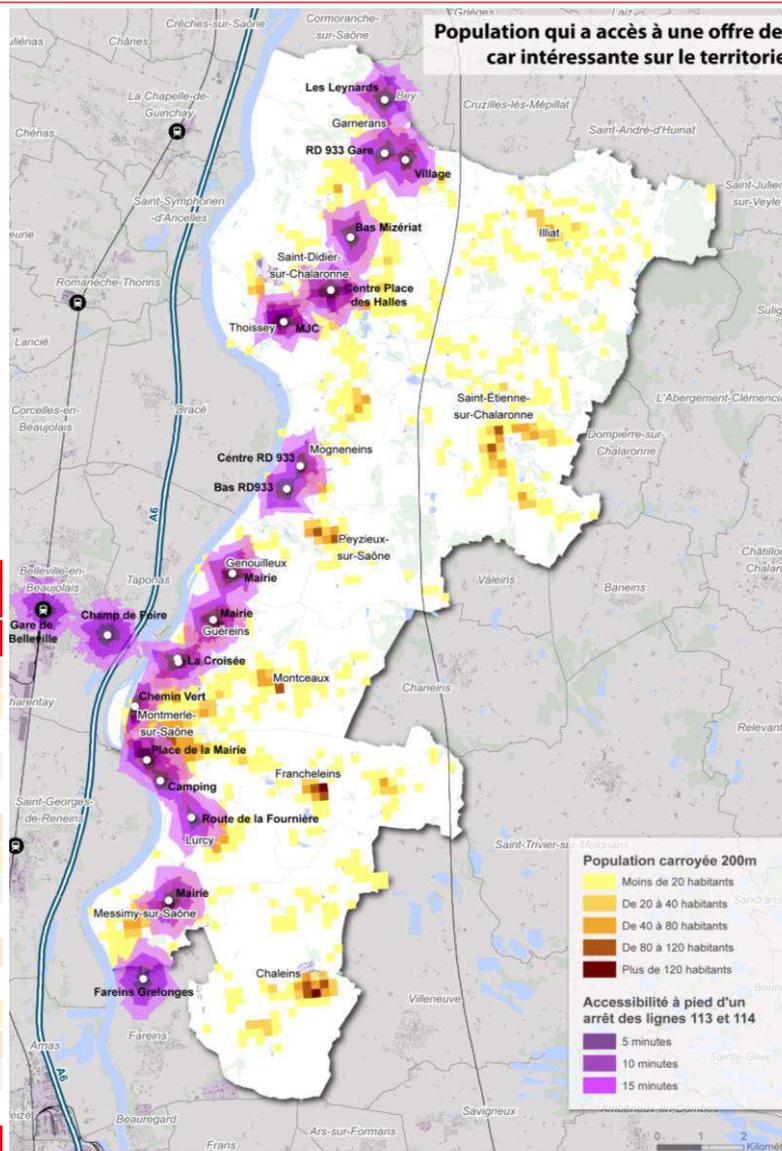
Au total 35 % de la population du territoire est à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de car où l'offre est intéressante. Seules les lignes 113 et 114 ont un niveau de service suffisant pour être une solution de transport quotidienne pour un grand nombre d'habitants, et sont prises en compte dans l'analyse.

Des communes avec un niveau de desserte faible, même avec un arrêt sur le territoire

- **Peyzieux-sur-Saône** : 1 % de la population desservie
- **Lurcy** : 6 % de la population desservie
- **A l'inverse certaines communes ont des niveaux de desserte importants** : *Thoissey, Genouilleux, Guéreins, Garnerans*

Nombre d'habitants et part de la population qui a accès à un arrêt des L113 et L114 en moins de ...

Communes	5 minutes	10 minutes	15 minutes
Chaleins			
Francheleins		2 / 0,1 %	129 / 8 %
Garnerans	186 / 29 %	430 / 67 %	580 / 91 %
Genouilleux	272 / 44 %	487 / 78 %	595 / 95 %
Guéreins	389 / 27 %	1 037 / 72 %	1 428 / 99 %
Illiat			
Lurcy		22 / 6 %	123 / 33 %
Messimy-sur-Saône	217 / 18 %	451 / 36 %	778 / 63 %
Mogneneins	44 / 6 %	155 / 20 %	416 / 53 %
Montceaux			2 / 0,2 %
Montmerle	698 / 18 %	1 887 / 50 %	3 196 / 84 %
Peyzieux-sur-Saône	9 / 1 %	10 / 1 %	10 / 1 %
Saint-Etienne			
Saint-Didier	386 / 13 %	1 352 / 46 %	1 738 / 60 %
Thoissey	530 / 31 %	1 369 / 80 %	1 530 / 89 %
CCVSC	2 728 / 13 %	7 200 / 35 %	10 524 / 51 %



Certains arrêts ne desservent pas les centre-bourgs, et sont peu accessibles pour les habitants :

- L'arrêt **Bas – RD 933** à Peyzieux-sur-Saône
- L'arrêt **Lurcy**, route de la Fournière.

Une offre train TER importante en gare de Belleville pour les pendulaires en direction de Lyon et Villefranche-sur-Saône

4 gares à proximité du territoire :

- Belleville-en-Beaujolais
- Saint-Georges-de-Reneins
- Romanèche-Thorins
- Pontanevaux

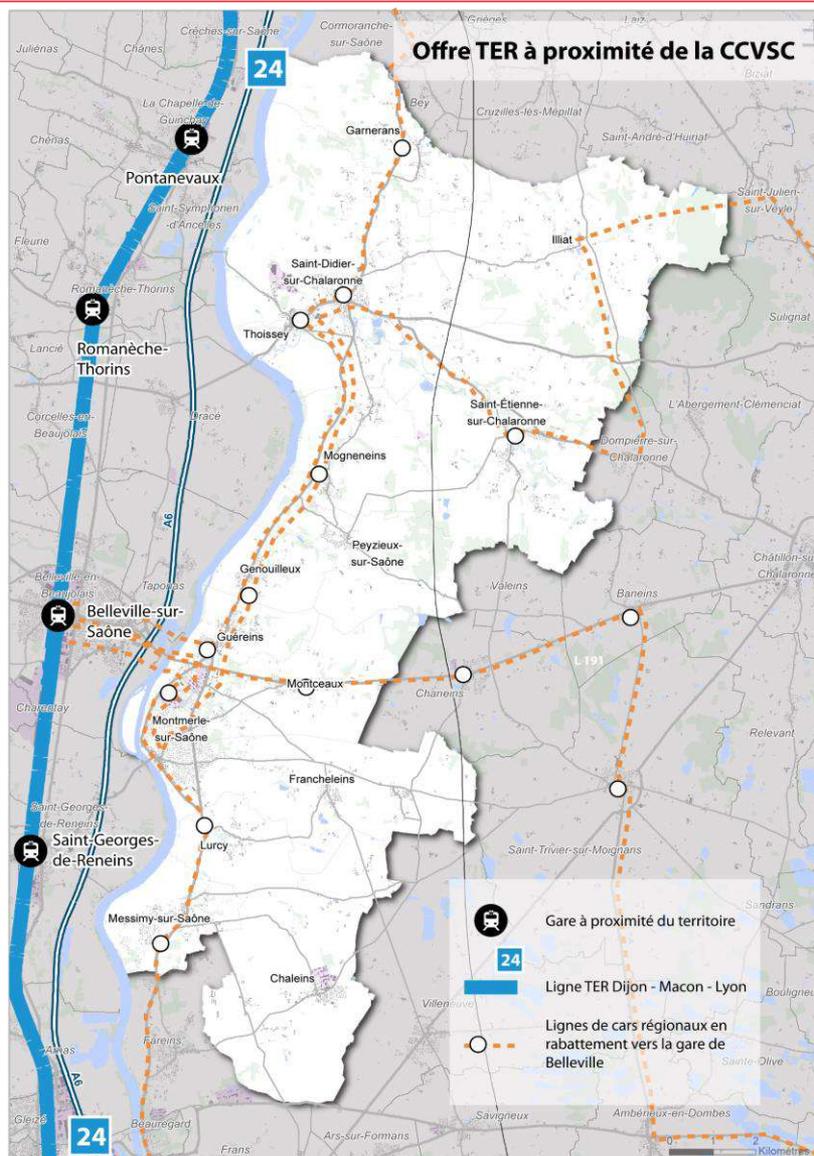
Près de 60 services/j sur la ligne TER 24 Dijon – Macon – Lyon, en gare de Belleville

- 29 services en direction de Lyon
- 29 services en direction de Macon

Un niveau de service intéressant pour les actifs qui se rendent à Lyon

- 8 services en direction de Lyon en heure de pointe du matin, soit un train toutes les 20 minutes
- 7 services en direction de Macon au retour de Lyon en heure de pointe du soir, soit un train toutes les 20 minutes
- Une amplitude horaire confortable : premier départ de Belleville à 05h15 en direction de Lyon, et dernière arrivée à Belleville depuis Lyon à 23h15

Ligne TER 24 Dijon - Macon - Lyon	Direction Lyon	Direction Macon
Premier départ de Belleville	05:15	05:50
Dernier départ de Belleville	22:11	23:15
Nombre de services en semaine	29	29
Nombre de services HPM *	8	5
Nombre de services HC *	9	8
Nombre de services HPS *	9	7
Nombre de services HS *	5	8



Seule la gare de Belleville peut être rejointe en transports collectifs depuis le territoire

Deux lignes de car peuvent être intéressantes sur le territoire pour se rendre en gare de Belleville :

- **Ligne 113** : 5 services en HPM en direction de Belleville et 5 services en HPS depuis la gare en direction du territoire ;
- **Ligne 114** : 4 services en HPM en direction de Belleville et 3 services en HPS depuis la gare en direction du territoire ;

Une offre 4 fois plus faible pour les autres gares à proximité du territoire :

Pour les stations de Pontanevaux, Romanèche-Thorins et Saint-Georges-de-Reneins, l'offre en JOB est de seulement 15 services (deux sens confondus) contre 58 pour la gare de Belleville-en-Beaujolais.

L'intérêt pour le rabattement vers ces gares est donc moindre.

* Détail des créneaux horaires :

- HPM : 6h30 – 9h
- HC : 9h – 16h30
- HPS : 16h30 – 19h
- HS : Après 19h30

Un report modal intéressant entre voiture et train en gare de Belleville pour les trajets vers Lyon et Villefranche

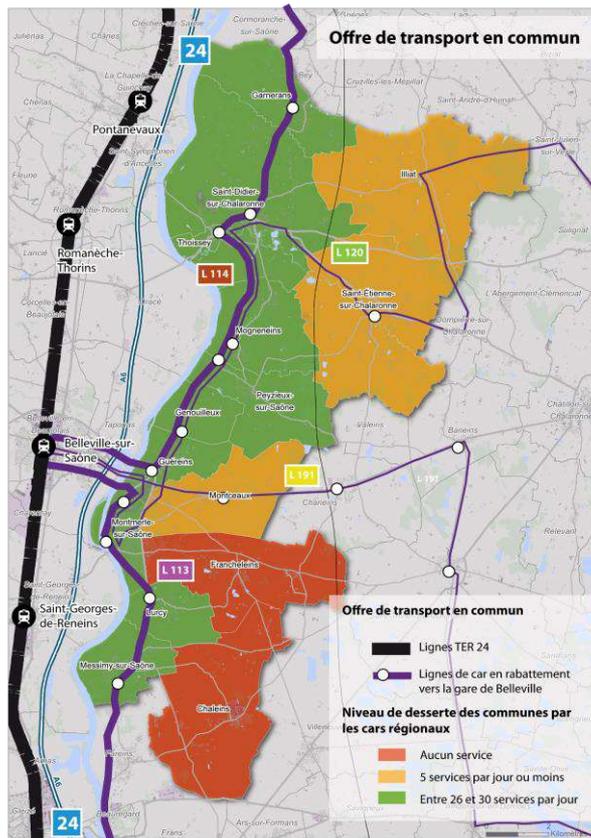
Les transports en commun sont une solution concurrentielle avec la voiture particulière, en termes de coût du trajet, mais également de temps de parcours :

- Sur certains trajets, notamment en direction de Lyon, la solution en transports en commun est avantageuse non seulement en termes de coûts, mais également en temps de parcours.
- En effet, depuis la commune de Thoissey par exemple, le coût d'un seul trajet en direction de Lyon coûte 10,36 € et dure 1h04 (heure de pointe de fin de journée) en empruntant l'A6, alors que ce même trajet ne coûte que 3 € et dure 1h11 en empruntant à la fois la ligne TER 24 et la ligne de car régionale 114.

Le report modal entre voiture et train est la solution la plus avantageuse pour les trajets en direction de Lyon et de Villefranche-sur-Saône dans une moindre mesure :

- Pour les habitants de la CCVSC, la solution la plus intéressante financièrement mais également en temps de parcours, est de se rendre en gare de Belleville en voiture, pour ensuite se rabattre vers la ligne TER 24 vers Villefranche ou Lyon.
- Entre Thoissey et Lyon, cette solution permet de réduire de 22 % le temps de parcours, et de 70 % le coût du trajet.

Le rabattement vers la gare de Belleville est un enjeu fort pour le développement des déplacements alternatifs à la voiture



EMD 2015 :

- Environ 4 300 voitures stationnées en rabattement, secteur Ain
- 34 % des déplacements du secteur Ain vers Lyon/Villeurbanne combinent plusieurs modes, la combinaison la plus courante étant voiture conducteur + train

Abonnement Car : 40 €/ mois

Accès illimité aux lignes : 113, 114, 118 et 120 du réseau

Abonnement TER

- Belleville-en-Beaujolais <> Lyon: **92,20 € / mois**
- Belleville-en-Beaujolais <> Villefranche-sur-Saône : **37,20€ / mois**

Allers-retours illimités sur la destination et 50 % de réduction sur les autres trajets du réseau TER

Calcul du coût des trajets en transports en commun : Pour obtenir le coût d'un trajet, nous divisons le coût total des abonnements par 22 jours de trajets par mois, deux fois par jour (donc par 44)

Calcul du coût des trajets en voiture: Pour estimer le coût des trajets en voiture, nous avons utilisé le simulateur de voyage Michelin qui calcule le coût du trajet en fonction du nombre de kilomètres à réaliser, du type de véhicule (ici, une citadine diesel), des éventuels frais d'autoroute, et des surcoûts en cas de bouchons.

Commune d'origine	Commune de destination	Voiture			Transports en commun			Voiture + TC		
		Temps	Autoroute	Coût d'un trajet	Moyen	Temps	Coût d'un trajet	Moyen	Temps	Coût d'un trajet
Belleville-en-Beaujolais	Messimy-sur-Saône	10 min	Non	1,32 €	L113	18 min	0,39 €	-	-	-
Lyon	Thoissey	1h04	Oui	10,36 €	TER 24 + L114	1h 11 min	3 €	Voiture + TER 24	50 min	3 €
Villefranche-sur-Saône	Montmerle-sur-Saône	20 min	Non	1,78 €	TER 24 + L113	40 min	1,75 €	Voiture + TER 24	18 min	1,5 €

Stationnement en gare de Belleville : une offre saturée pour les automobiles, et des efforts déployés pour les cycles

Environ 430 places de stationnement en gare de Belleville-en-Beaujolais, mais une offre qui semble saturée

- Deux parkings gratuits sont situés au sud de la gare de Belleville, et offrent en tout environ 250 places de stationnement.
- Deux autres situés au nord, offrent en tout environ 180 places

Cependant, le **taux d'occupation semble important**, et des retours de la population sont disponibles sur internet pour alerter sur la **saturation des espaces de stationnement**. La zone bleue d'une quinzaine de places est ainsi régulièrement occupée pour le stationnement de longue durée, et du stationnement sauvage est constaté.

Environ 60 places de stationnement vélo en gare de Belleville, dont 49 en consigne sécurisée

- En gare de Belleville-en-Beaujolais, une consigne sécurisée de 49 places est disponible pour les détenteurs d'un abonnement mensuel ou annuel TER
- NB : des consignes individuelles sont également disponibles en gare de Saint-Georges-de-Reneins

Pour pouvoir souscrire un abonnement de stationnement vélo, il faut par ailleurs être titulaire d'un abonnement TER mensuel ou annuel.

Prix des abonnements de stationnement vélo	
Abonnement	Prix
Journée	1 €
Mensuel	5 €
Annuel	35 €
Annuel (2 places)	40 €



EMD 2015 : dans le secteur Ain, environ 4 300 voitures stationnées dans les gares en rabattement vers Lyon-Villeurbanne

Un taux d'occupation important des parkings



49 places vélo dans une consigne en gare



Autre offre de stationnement vélo :

- 12 arceaux abrités au sud du parvis de la gare
- 4 arceaux non abrités au nord du parvis

Une offre de cars scolaires qui maille finement le territoire

Des écoles primaires dans toutes les communes à l'exception de Lurcy

Les élèves de primaire de Lurcy sont scolarisés dans la commune de Montmerle-sur-Saône. Il y a également un regroupement pédagogique intercommunal (RPI) entre les Mogneneins et Peyzieux-sur-Saône. Le RPI est une solution pour pallier à un faible effectif d'élèves par école, ou un manque de structure. Il permet de regrouper les différents niveaux de classe entre les écoles

Deux collèges de rabattement sur le territoire

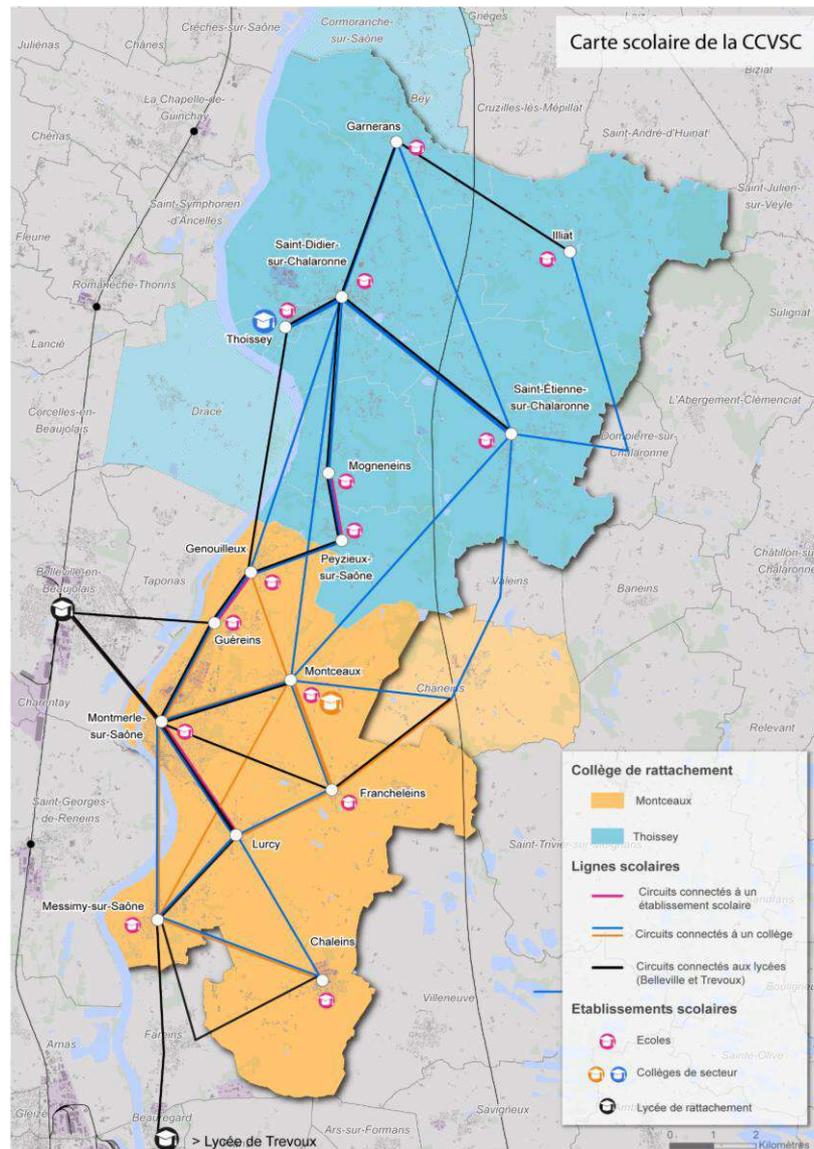
- Collège de Montceaux : 651 élèves
- Collège de Thoissey : 482 élèves

Les élèves des communes du nord (Garnerans, Saint-Didier-en-Chalaronne, Thoissey, Illiat, Saint-Etienne-en-Chalaronne, Mogneneins, Peyzieux-sur-Saône) sont affectés au collège de Thoissey. Des communes hors du territoire y sont également rattachées : Cormoranche-sur-Saône, Bey et Dracé.

Les élèves des communes du sud du territoire (Montceaux, Guéreins, Montmerle-sur-Saône, Lurcy, Chaleins et Messimy-sur-Saône) sont quant à eux affectés au collège de Montceaux. La commune de Chaneins y est également rattachée.

A l'exception de Messimy-sur-Saône, toutes les communes du territoire sont rattachées au Lycée de Belleville-en-Beaujolais

Les élèves de Messimy-sur-Saône sont affectés au lycée de Trévoux.



Des lignes scolaires qui pourraient être valorisées pour améliorer l'offre de transport

L'offre de transport scolaire sur le territoire, quoique calée sur les horaires des établissements scolaires, constitue tout de même une offre dense, dans le sens où elle maille finement le territoire.

L'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers pourrait être une solution pour améliorer l'offre de transport collectif à l'intérieur du territoire intercommunal, et même en direction de Belleville-en-Beaujolais ou Trévoux, sans coût supplémentaire pour la collectivité.



5. Modes actifs

EMD 2015, secteur Ain : une pratique de la marche importante et tournée vers de nombreux motifs, et une pratique cyclable faible et orientée vers les déplacements pendulaires

154 000 déplacements quotidiens à pied, et 6 000 déplacements à vélo sur le secteur Ain :

Ainsi, d'après l'EMD 2015, 62 % des habitants du secteur Ain font un déplacement à pied au moins deux fois par semaine, 5 % font au moins deux fois par mois, 15 % exceptionnellement, et 18 % jamais.

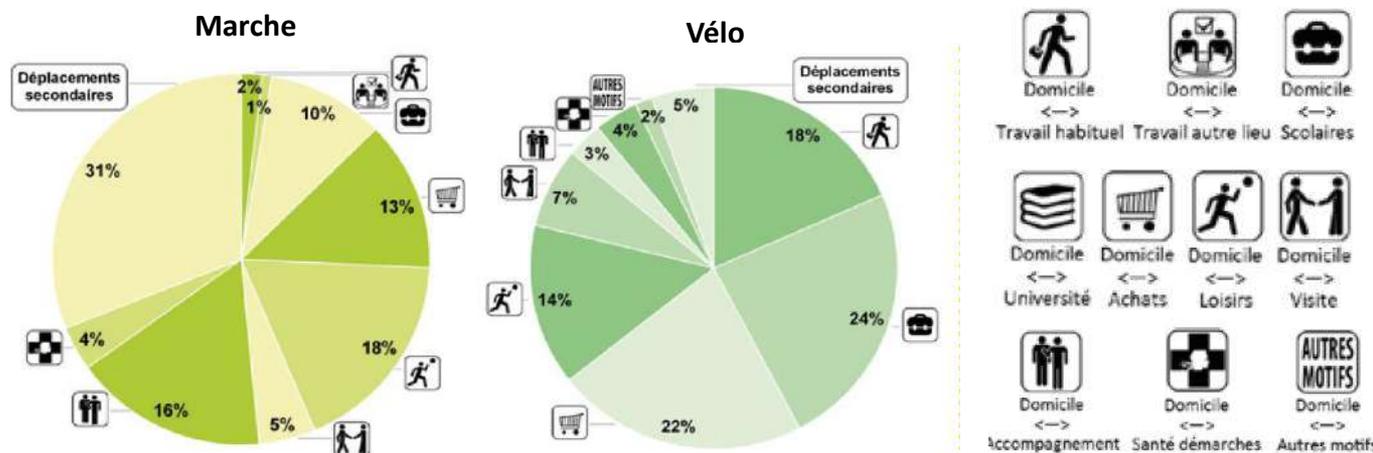
Une pratique de la marche importante pour les déplacements secondaires :

Dans le secteur Ain, les déplacements secondaires représentent 31 % des motifs des déplacements effectués à pied. Ils sont définis comme les déplacements qui n'ont pas pour point de départ ou d'arrivée le domicile. Ce motif a progressé de 9 points depuis l'EMD 2006. Dans une moindre mesure, les déplacements domicile-loisir représentent également un motif important pour les déplacements à pied avec 18 % (+5 points depuis 2006), ainsi que le motif d'accompagnement avec 16 % . A l'inverse, la marche est en baisse pour les déplacements domicile-école (-8 points), et également pour les déplacements domicile-travail (-3 points).

Des déplacements à vélo bien moins nombreux, et centrés sur les motifs pendulaires et le domicile-achats,

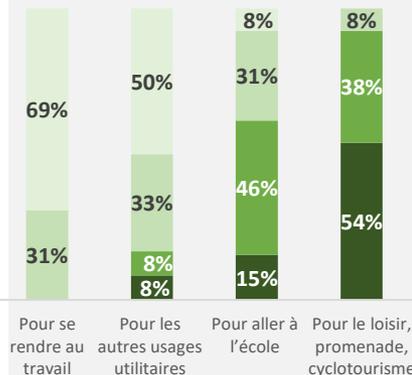
Les déplacements quotidiens réalisés à vélo dans le secteur Ain sont 25 fois moins nombreux que les déplacements réalisés à pied. Hors week-end, 42 % des déplacements à vélo ont pour motif le domicile-école et le domicile-travail. Les achats représentent quant à eux 22 % des motifs.

Répartition des motifs des déplacements effectués à pied et à vélo par les habitants du secteur Ain

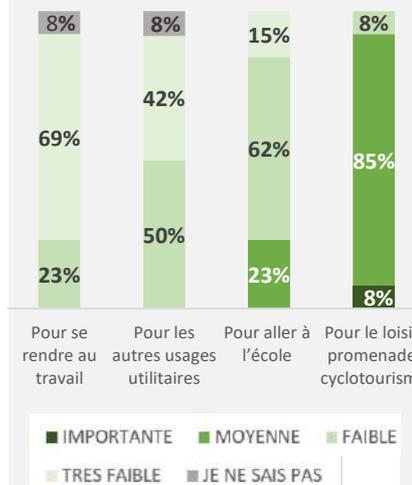


Source : EMD 2015

Evaluation de la pratique de la marche par les élus



Evaluation de la pratique cyclable par les élus



Un maillage cyclable très peu développé et discontinu, en dehors de la voie bleue V50 qui longe la Saône

Près de 28,5 km d'aménagements cyclables sur le territoire :

- Voie mixte : 27,3 km
- Chemin : 1 km
- Bande cyclable : 200 m

L'aménagement principal du territoire : la voie bleue V50 :

La voie bleue V50 qui part depuis le Luxembourg jusqu'à Lyon, est un des **grands itinéraires cyclables français et européen**. Sur le territoire, il longe l'intégralité des 25 km de bordure de Saône. Il prend la forme d'une **voie mixte, réservée pour les cycles et les piétons**. Les voitures peuvent également y circuler sur certaines portions, même si la circulation y est très faible voire inexistante.

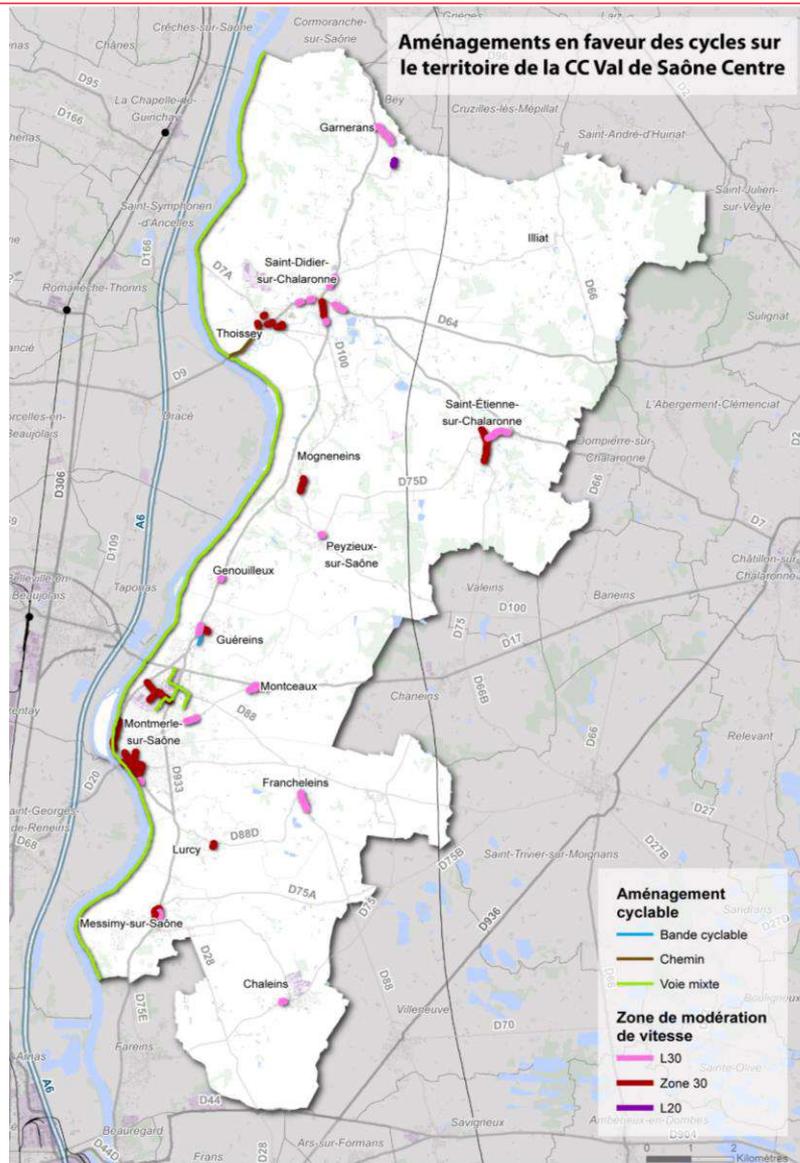
Un **voie mixte** vers le Collège de Montceaux

Aux abords du collège de Montceaux, une **voie mixte d'environ 2,7 km réservée aux piétons et aux cycles** a été mise en place. Si cette initiative est intéressante pour les cheminements vers l'établissement, la **largeur n'est pas toujours suffisante pour permettre à tous les usagers de se croiser dans les deux sens**.

Environ 9,5 km de zones de **modération de vitesse (ZMV)** sur le territoire :

- Zone de rencontre (L20) : 100 m
- Limite à 30 (L30) : 3,4 km
- Zone 30 (Z30) : 6 km

Les zones de modération de vitesse **sont propices à la circulation des vélos**. L'abaissement des vitesses, et la mise en place d'**aménagements** pour ce faire, **sécurisent** la pratique cyclable.



Communes	ZMV (km)	Aménagements cyclables (km)
Chaleins	0,1	0
Francheleins	0,4	0
Garnerans	0,7	1,1
Genouilleux	0,1	1,9
Guérens	0,4	3,2
Illiat	0	0
Lurcy	0,1	0,8
Messimy	0,6	3,6
Mogneneins	0,3	2,2
Montceaux	0,8	0,7
Montmerle	3,5	4,6
Peyzieux	0,1	1,1
Saint-Didier	1	7,1
Saint-Étienne	1,2	0
Thoisyey	0,4	2
CCVSC	9,4	28,4

Un nombre important de petites routes et chemins sur le territoire : un potentiel pour les itinéraires cyclables

Un potentiel important pour le développement d'itinéraires cyclables, à moindre frais pour la collectivité

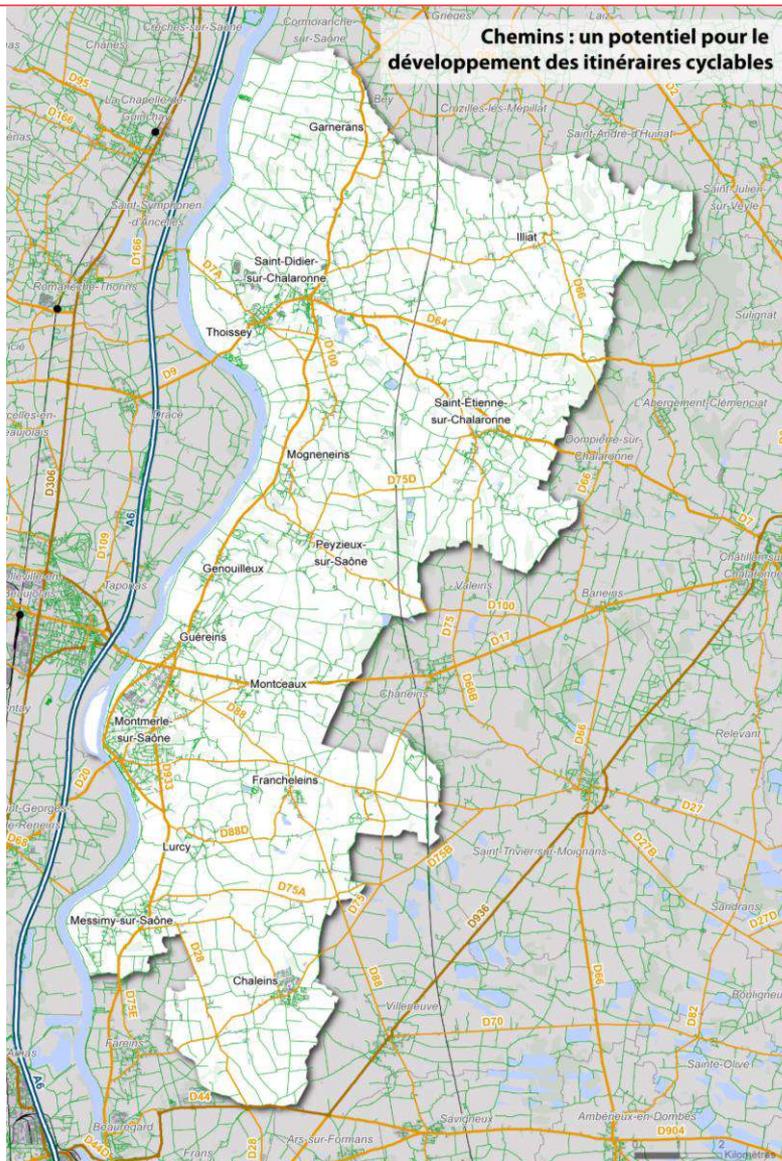
Sur le territoire, de nombreux chemins et petites routes maillent finement le territoire. Sur la plupart d'entre eux, le trafic y est très faible. De plus, la densité de ces axes permet la création d'itinéraires efficaces, qui n'obligent pas le cycliste à faire trop de détours, sans passer par les axes départementaux dangereux sur lesquels le trafic est important.

Des aménagements en voie partagée jusqu'à 100 fois moins chers que les aménagements en site propre

Deux philosophies existent en matière d'aménagement cyclable :

- Créer des aménagements en site propre en parallèle des axes routiers à fort trafic ;
- Reporter la pratique cyclable sur des axes existants où le trafic est plus faible. Cette solution nécessite peu d'aménagement, et est bien moins coûteuse pour la collectivité.

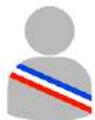
Aménagement	Site Propre	Coût
Voie verte	Oui	De 60 000 à 500 000€ / km
Piste cyclable	Oui	De 100 000 € à 500 000 €/km
Routes à accès restreint	Oui	Environ 5 000 €/km
Bande cyclable	Non	De 30 000 à 250 000€ / km
Chaucidou	Non	De 40 000 à 80 000€/km
Route partagée	Non	Environ 5 000 €/km



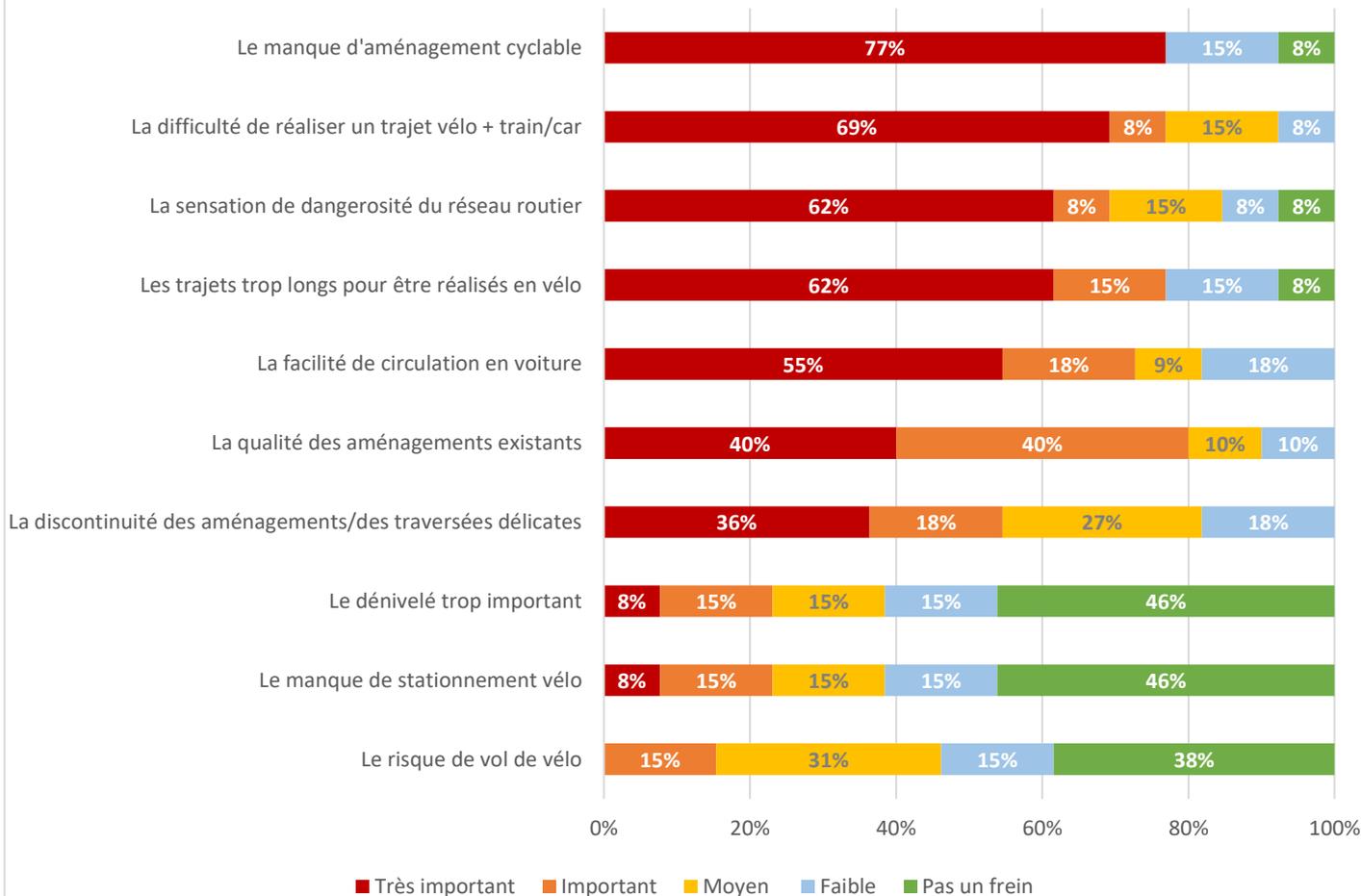
Le chemin du Curé d'Ars

Le Chemin du Curé d'Ars est un itinéraire de randonnée et de vélo ouvert en 2016, qui permet de relier la commune d'Ars à Montmerle-sur-Saône, en desservant les villages de Chaleins et Lurcy. Le parcours de 16 km a essentiellement une vocation touristique, mais dans une optique de développement de la pratique cyclable quotidienne pour les habitants de la CC Val de Saône Centre, la valorisation de ces itinéraires pour des fonctions utilitaires est à envisager.

Pour les élus, les freins à la pratique du vélo sont le manque d'aménagement et les difficultés intermodales

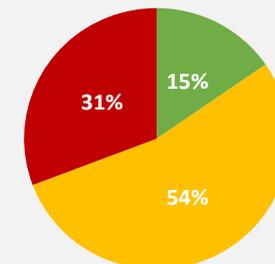


Les freins impactant la pratique du vélo



Un trafic jugé important par les élus, surtout aux heures de pointe

Evaluation du niveau de trafic à l'échelle communale



- Globalement faible
- Important seulement lors des heures des pointes
- Important tout au long de la journée

Des conditions de circulation automobile défavorables pour les cyclistes :

- 73 % des élus considèrent que la **facilité de circulation en voiture** est un frein important (ou très)
- 70 % estiment que la **sensation de dangerosité** est un frein important (ou très)

Une politique de stationnement cyclable peu développée sur le territoire, sauf pour Saint-Didier-sur-Chalaronne

En tout, 36 emplacements recensés pour le stationnement des cycles dont :

- 28 emplacements arceaux
- 8 emplacements racks

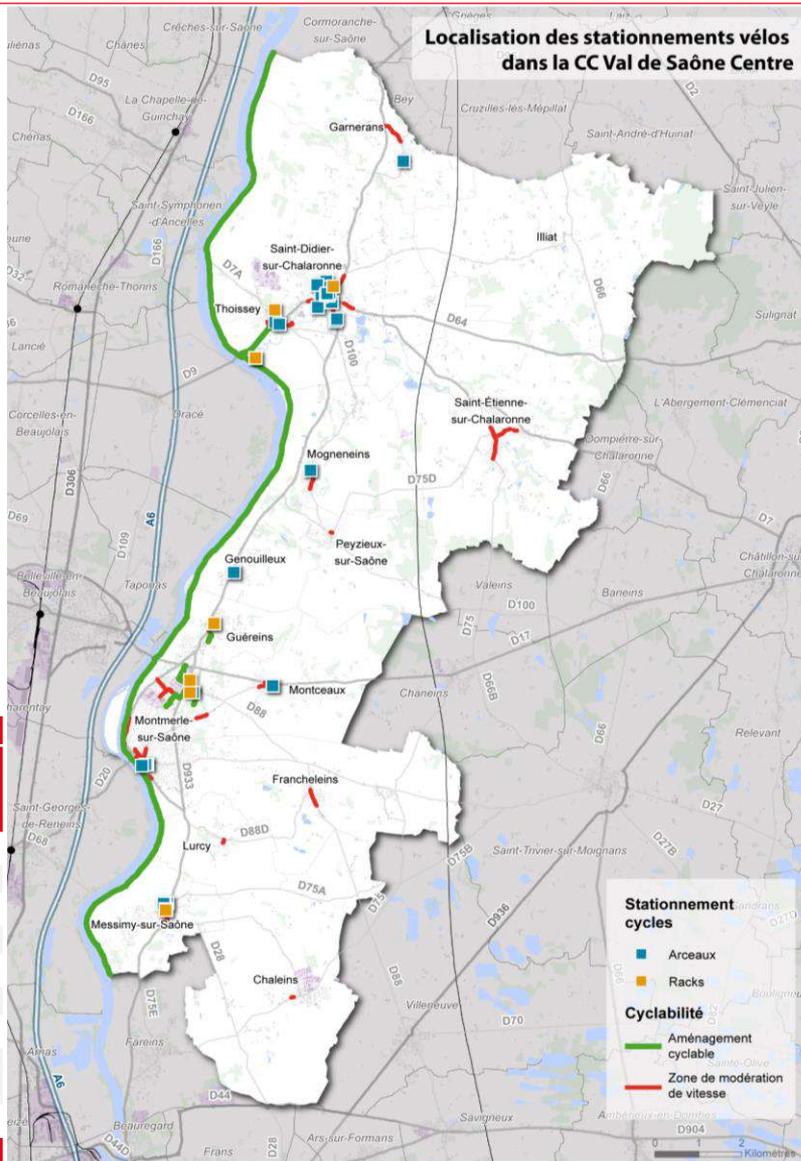
NB : ce recensement est partiel. Il a été réalisé à partir des données fournies par les communes, et les relevés effectués sur le terrain le 04/05/2022

Un effort de déploiement d'arceaux important à Saint-Didier en Chalaronne :

Avec 14 emplacements arceaux et 2 emplacements racks, la commune représente à elle seule près de la moitié de l'offre de stationnement du territoire. De plus les emplacements arceaux déployés récemment, sont qualitatifs. Ils sont cependant peu visibles, car colorés en gris.

168 places en arceaux recensées, soit 7 places pour 1 000 habitants. Le stationnement en rack n'est pas comptabilisé, car il ne constitue pas une offre qualitative pour les cyclistes (abîme les vélos).

Emplacements de stationnements cyclables				
Communes	Arceaux	Racks	Total	Places arceaux / 1000 hab.
Garnerans	1		1	4
Genouilleux	1		1	4
Guéreins		1	1	0
Messimy-sur-Saône	4	2	6	19
Mogneneins	1		1	8
Montceaux	2	2	4	10
Montmerle-sur-Saône	3		3	5
Saint-Didier-sur-Chalaronne	14	2	16	124
Thoissey	2	1	3	15
CC Val de Saône Centre	28	8	36	7



Les racks à éviter :

- Les stationnements racks peuvent endommager les vélos, en voilant la roue.
- De plus, ils sont peu visibles par les usagers ;

Une offre de stationnement qui est adaptée à une part modale du vélo de seulement 2 % sur le territoire

NB : pour effectuer ce calcul, nous prenons les hypothèses suivantes : 3,5 déplacements par habitant par jour sur le territoire, et un roulement de 8 vélos sur chaque place de stationnement par jour.



Un potentiel de report modal vers le vélo essentiellement intra-communal, ou en direction de Belleville-en-Beaujolais

994 actifs et scolaires pourraient se reporter vers la pratique cyclable :

Au total, nous estimons un usage potentiel du vélo pour leurs déplacements pendulaires pour **496 scolaires, et 477 actifs pour les déplacements de moins de 7km** (environ 20min. À vélo). En plus des trajets réguliers entre les communes, nous **estimons qu'une vingtaine d'utilisateurs des transports collectifs en direction de Lyon, Villefranche-sur-Saône et Macon pourraient se reporter sur la pratique cyclable pour se rabattre vers les gares.**

Près de 70 % du potentiel cyclable est intra-communal :

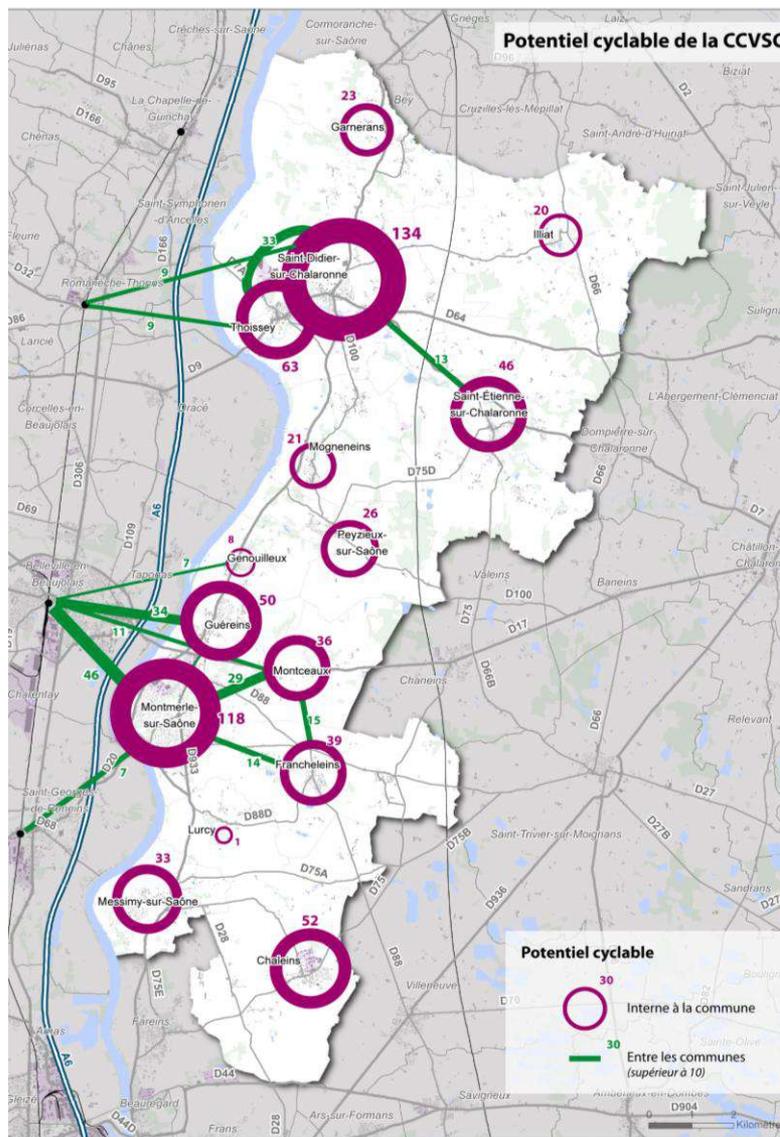
Au total, sur les 973 usagers potentiels du vélo que nous avons estimés, **670 travaillent ou étudient dans leur commune de résidence. Le maillage en interne, et surtout à destination des zones d'emploi et des établissements scolaires est donc primordial.**

Un potentiel actifs essentiellement dirigé vers Belleville-en-Beaujolais et Montmerle-sur-Saône :

Le secteur Montmerle-sur-Saône/ Belleville-en-Beaujolais / Guéreins, est celui où les **distances sont les plus courtes, et les flux d'actifs sont les plus importants.** Le potentiel de report modal y est plus important qu'ailleurs. La **liaison entre Thoissey et Saint-Didier-sur-Chalaronne est également importante.**

Un potentiel scolaire essentiellement dirigé vers les collèges de Montceaux et Thoissey

En dehors des flux principalement internes aux communes pour l'enseignement élémentaire, les flux scolaires sont dirigés vers les collèges.



Le potentiel cyclable est calculé à partir de deux critères :

Les flux de scolaires et d'actifs existants entre les deux communes

La distance à parcourir :

- En intra-communal, on considère que la part modale potentielle est de 20 %
- Si la distance qui sépare les deux communes est inférieure ou égale à 5km, on considère que la part modale potentielle est de 15 %
- Si la distance qui sépare les deux communes est entre 5km et 7km, on considère que la part modale potentielle est de 10 %
- Au-delà, on considère qu'il n'y a pas ou très peu de potentiel

NB : Ce potentiel représente une estimation des flux pendulaires, les trajets pour autres motifs ne sont pas comptabilisés.

Des trajets Est-Ouest à vélo compliqués par des ruptures importantes et des franchissements/intersections dangereux

Quatre coupures principales sur le territoire pour les cyclistes :

- La Saône
- La voie ferrée
- La D 933 : de 2 500 véh./j. au Nord à près de 9 000 véh./j. au Sud
- La D17 : de 4 500 véh./j. à l'Est à plus de 16 000 véh./j. à l'ouest

Une traversée de la Saône tout particulièrement inadaptée pour les cyclistes :

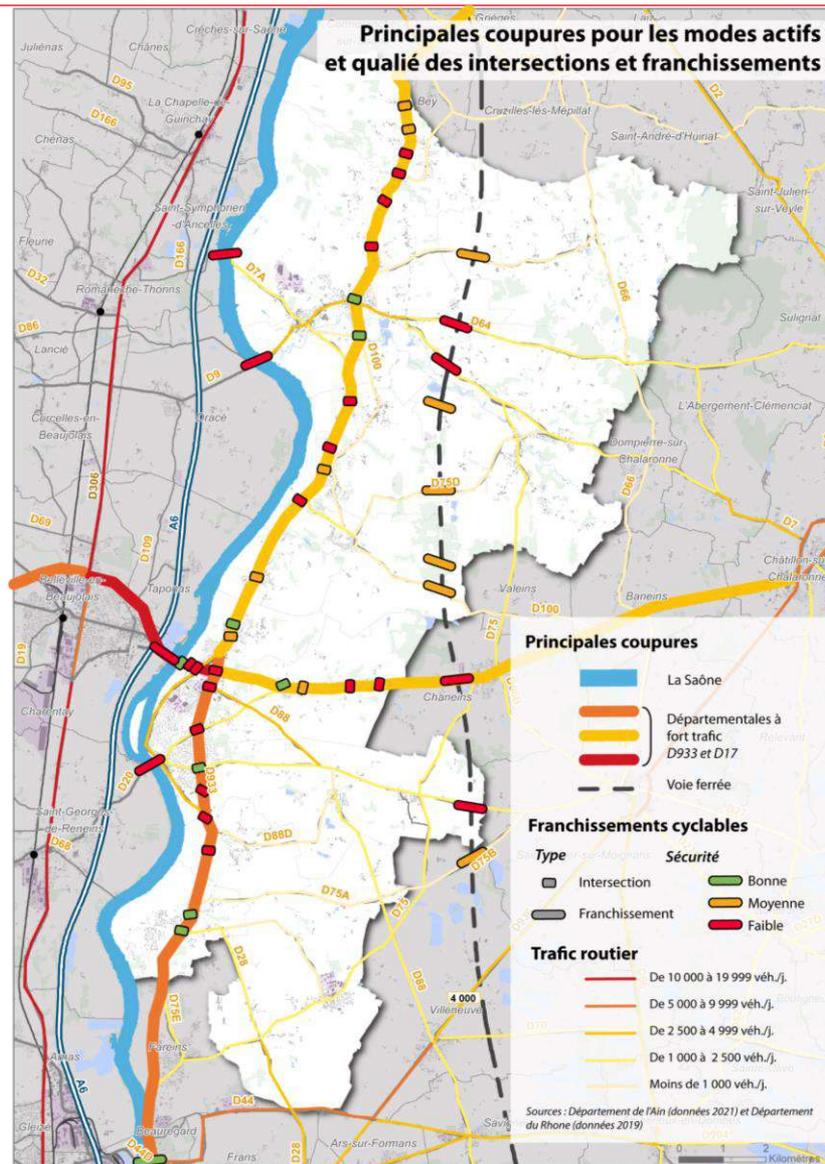
- Quatre ponts étroits, sans aucun espace réservé pour les vélos
- Une passerelle piétonne en dehors du territoire au sud, au niveau de Beauregard

Les traversées des départementales sont dangereuses, sauf en centre bourg :

- Aucun aménagement pour les cyclistes pour les traversées en zone rurale
- Quelques carrefours aménagés en centres-bourgs : carrefours à feu, zone 30 avec plateaux piétons ...

Pas d'aménagements en faveur des cycles sur les traversées de la voie ferrée :

Certaines traversées sont plus dangereuses que d'autres, en fonction du niveau de trafic de la voie traversante. En dessous de 1 000 véh./j pour la voie traversante, on considère que le niveau de sécurité de la traversée est moyenne, et au dessus, qu'il est faible.



La Saône constitue la principale coupure, avec peu de traversées, ce qui rallonge les déplacements des cycles :

- Quatre traversées sur les 25 km de bordure de Saône du territoire, soit une traversée tous les 6,25 km :
- Dix traversées sur les 19 km de voie ferrée qui traversent le territoire, soit une traversée tous les 1,9 km

Seul le secteur Montmerle-sur-Saône/Guéreins présente un potentiel pour le rabattement en vélo vers la gare de Belleville-en-Beaujolais

Aucun habitant du territoire n'est à moins de 10 min en vélo d'une gare :

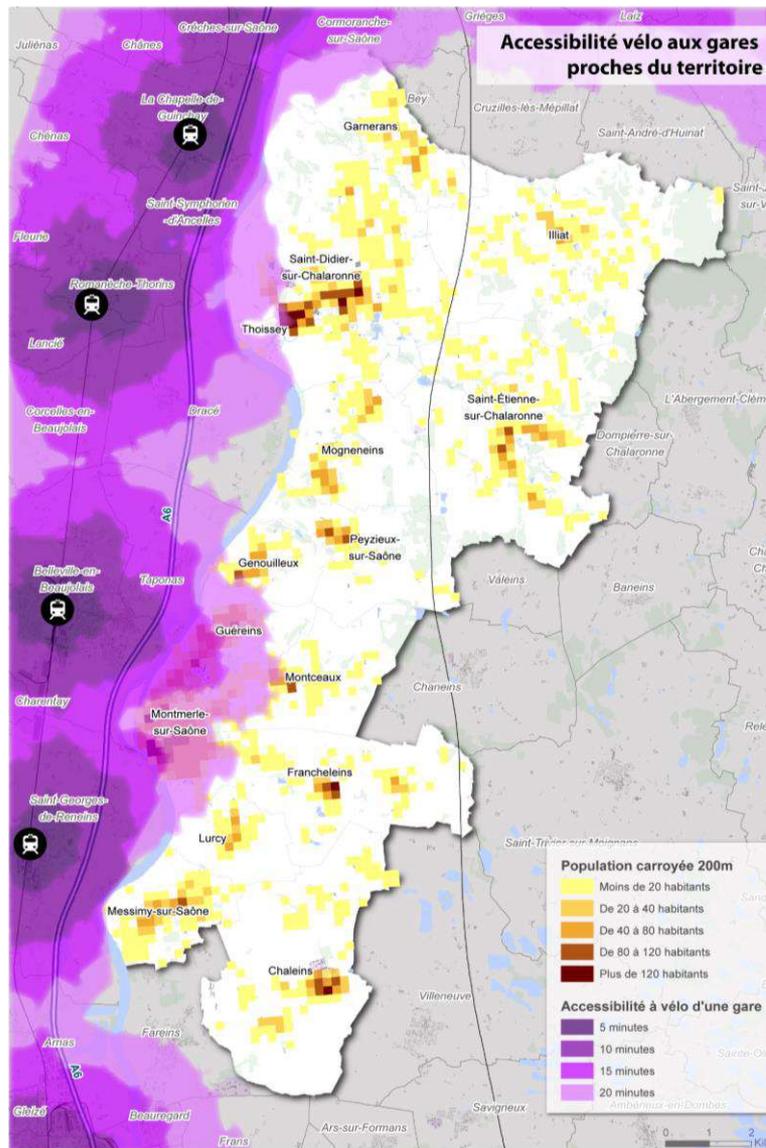
En dessous de 10 min, le potentiel de rabattement vers une gare est plus élevé.

Environ 1 900 habitants à moins de 15min d'une gare, et 7 700 à moins de 20 min :

En dessous de 15 min de trajet à vélo seul le secteur Montmerle-sur-Saône / Guéreins / Montceaux présente un potentiel pour le rabattement en cycle. Pour moins de 20min de trajet à vélo, l'attractivité de ce pôle se renforce encore, et le site de Thoisse / Saint-Didier-en-Chalaronne présente également un potentiel. Pour des distances telles, il est important de développer des liaisons qualitatives pour les cycles afin de développer l'attractivité.

Un obstacle majeur : le Pont de Belleville

Nombre d'habitants qui ont accès à une gare à vélo		
Communes	15 min ou moins	20 min ou moins
Chaleins		684
Francheleins		
Garnerans		
Genouilleux		109
Guéreins	762	1 450
Illiat		
Lurcy		2
Messimy-sur-Saône		
Mogneneins		
Montceaux	17	933
Montmerle-sur-Saône	1 122	3 673
Peyzieux-sur-Saône		
Saint-Etienne		
Saint-Didier		146
Thoissey		723
CCVSC	1 901	7 719



Des aménagements discontinus en faveur des cycles à Belleville sur l'itinéraire vers la gare



Les distances vers la gare de Belleville étant importantes, il faudrait encourager une politique de rabattement en VAE :

- Un vélo à assistance électrique permet de rouler avec peu d'efforts à 25 km/h
- Un vélo classique permet d'aller à une vitesse moyenne de 15 km/h, en fournissant plus d'efforts

Des services de location de vélo tournés vers le cyclotourisme, et une aide à l'achat pour VAE à Saint-Didier-en-Chalaronne

Un vélociste sur le territoire, à Saint-Didier-sur-Chalaronne : Fstandbike

Ce magasin spécialisé, situé à Saint-Didier-sur-Chalaronne propose plusieurs services :

- Vente
- Location
- Atelier de réparation

Cette structure est destinée à accompagner les cyclistes au quotidien dans leur pratique, et constitue un avantage certain pour son attractivité sur le pôle.

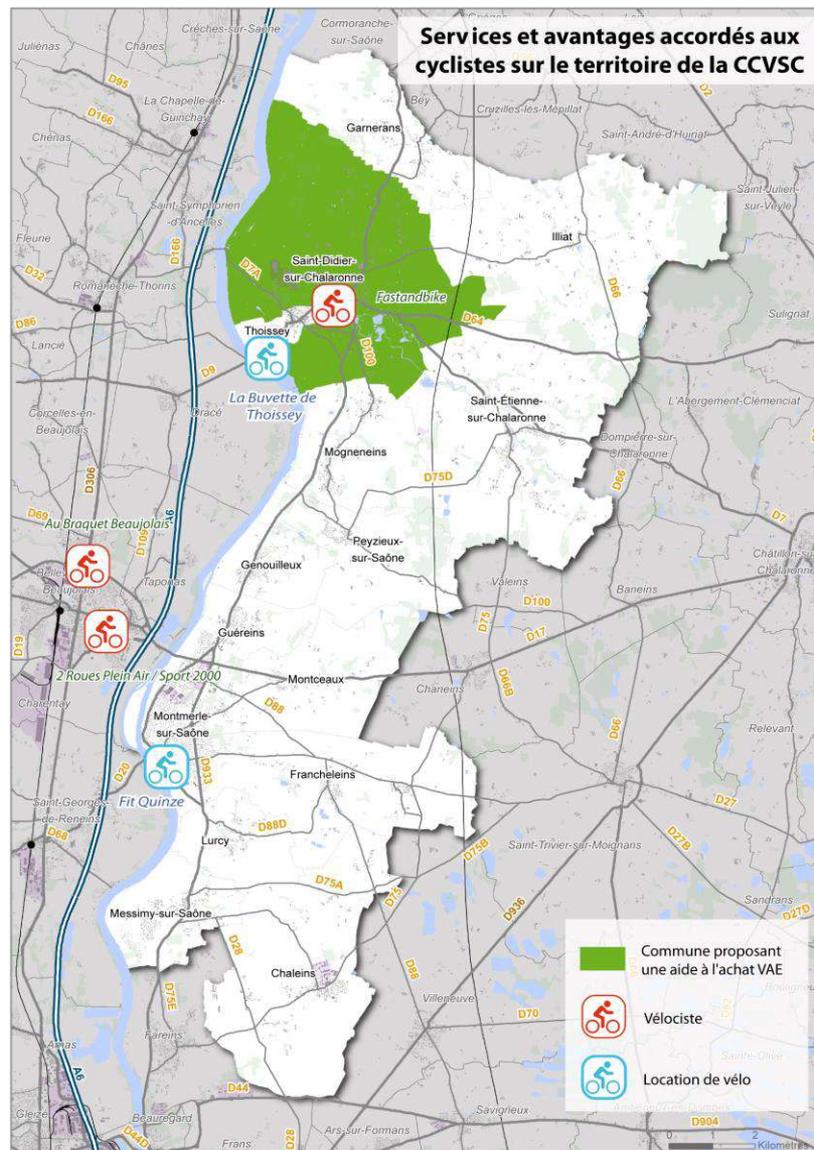
C'est le seul magasin de ce type situé sur le territoire, les plus proches étant localisés à Belleville-en-Beaujolais : « 2 Roues Plein Air » et « Sport 2000 ».

Deux structures qui proposent de la location de vélo, à vocation touristique

En bordure de Saône, deux magasins proposent de la location de vélo, avec une vocation cyclo-touristique :

- La Buvette de Thoissey
- Fit Quinze à Montmerle-sur-Saône

La présence de ces deux loueurs est également un avantage pour l'attractivité touristique du territoire. En effet, la présence de la V50 est une opportunité intéressante, et des acteurs du territoire ont déjà commencé à valoriser le cyclotourisme.



Pour faciliter l'accès au VAE, la commune de Saint-Didier-sur-Chalaronne octroie une prime à l'achat :

- De 100 €
- Pour les habitants de la commune
- Pour l'achat d'un VAE neuf
- Offre valable du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022





6. Covoiturage et IRVE

Une pratique du covoiturage peu ancrée dans le secteur de l'Ain et particulièrement dans la Vallée de la Saône

Selon l'EMD 2015, 78 % des habitants du secteur Ain ne covoiturent jamais, et 11 % ne le font qu'exceptionnellement

La part des covoitureurs dans la population est plus faible que pour l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (hors Métropole de Lyon). En effet, hors métropole de Lyon, la part de répondants qui ne covoiturent jamais dans l'aire métropolitaine est moins importante, avec 67 %.

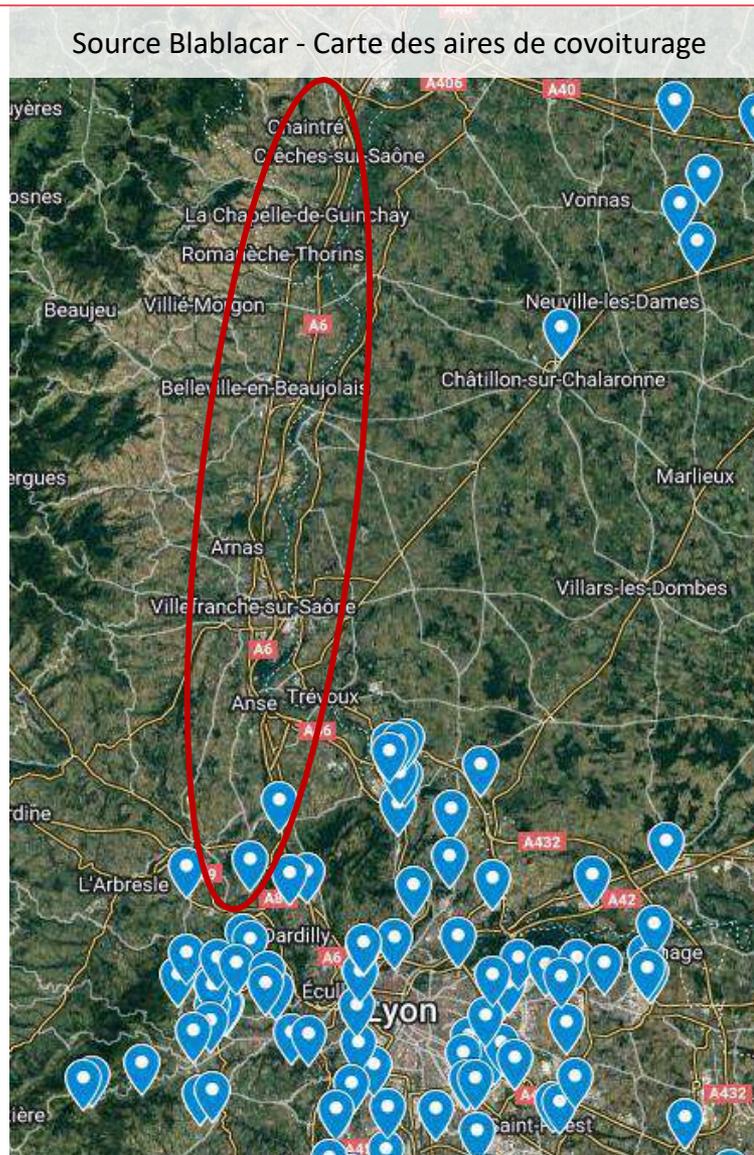
Une pratique du covoiturage liée au travail et aux études ... mais aussi aux loisirs

Dans le secteur Ain, le premier motif de covoiturage est le domicile-travail ou domicile-études. En effet, 38 % des covoitureurs voyagent ainsi pour ces motifs.

L'autre motif important à l'origine des trajets en covoiturage est le loisir, avec 32 % pour le secteur Ain, et 33 % pour l'aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon.

Des raisons très diverses avancées par ceux qui ne covoiturent jamais

Dans l'EMD, une question est posée aux répondants qui ne covoiturent jamais sur les raisons qui les poussent à ne pas utiliser ce mode. Les raisons avancées sont très variées, mais le principal frein qui ressort est l'aspect trop contraignant du covoiturage, avec 23 % des réponses, suivi de l'absence d'une autre personne intéressée (13 %). Les raisons « Autre » représentent 40 % des réponses.



73 % des conducteurs du secteur Ain sont seuls à bord de leur véhicule

Seuls 6 % des conducteurs de voiture covoiturent dans le secteur Ain

Covoiturage : Quand deux personnes dans le véhicule ne sont pas du même ménage

Source : EMD 2015 – Aire métropolitaine de Lyon

Peu d'aires de covoiturage sur le territoire, et des emplacements qui ne sont pas toujours optimaux

Seulement trois aires de covoiturage recensées dans la CC Val de Saône Centre, dont deux informelles :

Par le biais du questionnaire qui leur était adressé, les communes nous ont communiqué la position de trois aires de covoiturage. L'une d'entre elle est une aire officielle, signalée comme telle :

- Mogneneins, RD 933, Parking derrière l'arrêt L114 / L120

Les deux autres ne sont pas signalées comme aires de covoiturage, mais les communes indiquent une pratique informelle :

- Guéreins, La Croisée, parking derrière l'arrêt de la L114
- Montceaux, Parking Auchan

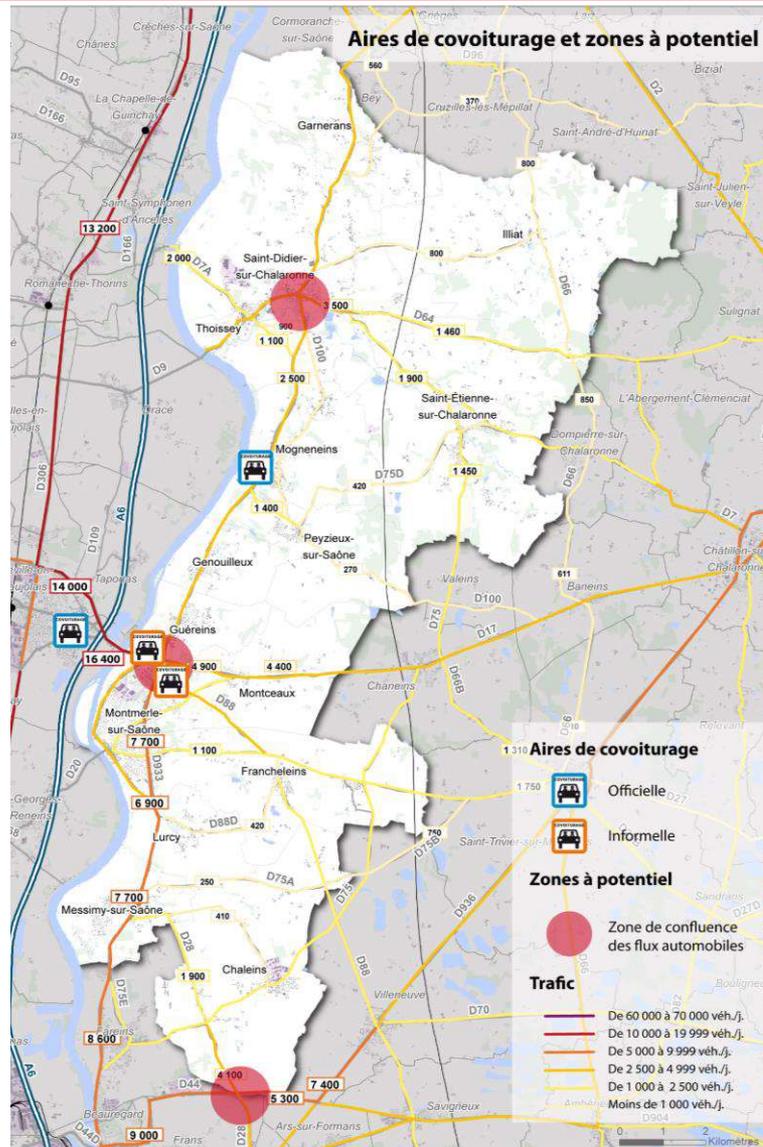
Trois secteurs sur le territoire, à la confluence de flux Est/Ouest et Nord/Sud importants :

Pour qu'une aire de covoiturage soit attractive, elle doit être située à un point de confluence des flux automobiles, mais également visible et accessible depuis un axe principal. Nous avons identifié trois secteurs qui répondent à ces critères :

- Croisement D933 / D17
- Croisement D7 et D933
- Croisement D44 / D28

Les aires de la CCVSC, bien que situées le long de la D933, n'ont pas un emplacement idéal

Les aires du territoire, bien que situées le long de la D933, ne se situent pas dans des secteurs de confluence. Les aires de Guéreins et Montceaux en sont proches, mais non visibles depuis la D933, et ne sont pas signalées comme aires de covoiturage.



Aucune borne de recharge pour véhicules électriques sur le territoire, un projet à Saint-Didier-en-Chalaronne ?

Quatre bornes de recharge pour véhicules électriques à Belleville-en-Beaujolais

Quatre bornes de recharge pour véhicules électriques sont localisées à Belleville-en-Beaujolais. Trois d'entre elles sont des bornes accélérées (16-30 kW), et une d'entre elle est une borne rapide (30 – 350 kW).

Deux stations de rechargement électrique sur l'autoroute A6, au nord de Belleville

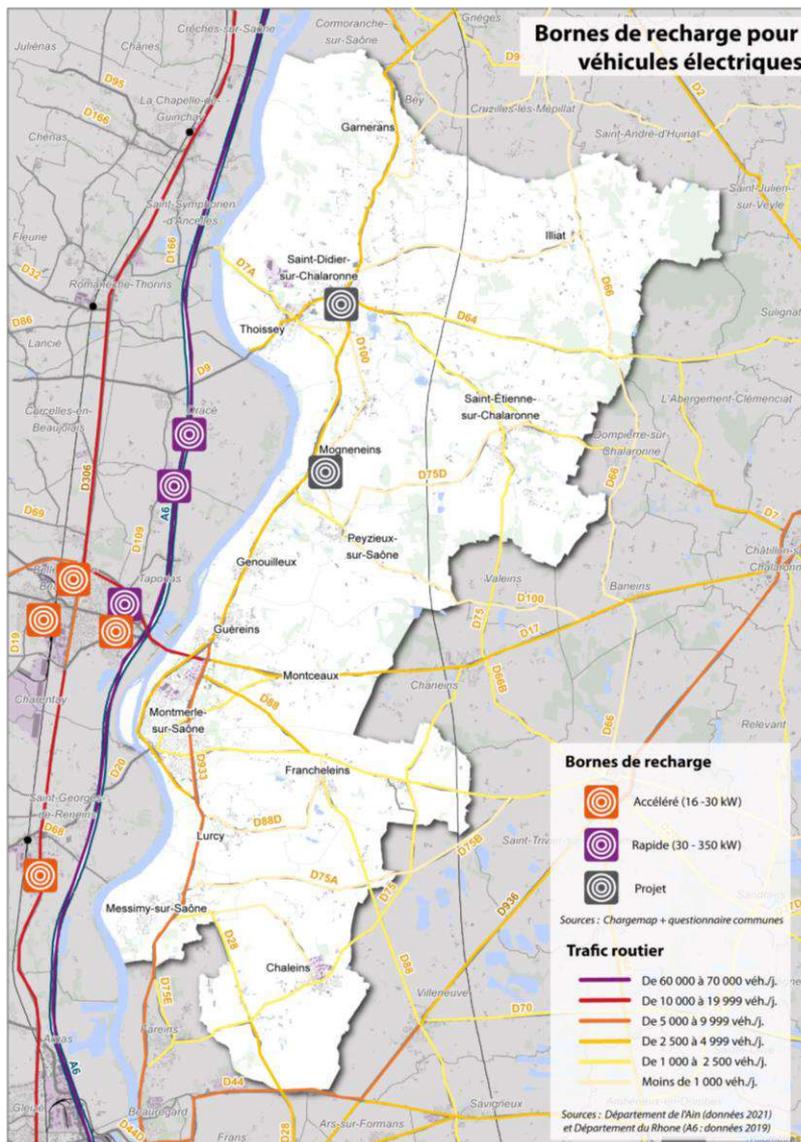
Deux stations importantes de bornes IRVE sont situées le long de l'autoroute A6 et sont munies de bornes recharge rapides. Elles ne sont en revanche pas accessibles depuis le territoire sauf pour les usagers de l'autoroute qui vont en direction du Nord.

Deux bornes de recharge en projet sur le territoire ?

Deux bornes de recharge ont été indiquées sur le territoire lors de l'enquête commune : une à Saint-Didier-en-Chalaronne et une autre à Mogneneins. Or, lors de notre déplacement sur le terrain, nous n'avons observé aucune infrastructure de recharge. Des bornes IRVE en projet ?

Un projet de Schéma Directeur IRVE à l'échelle du département de l'Ain

Le Syndicat Intercommunal d'Énergie et de E-communication de l'Ain a décidé de porter la réalisation de 393 IRVE sur l'ensemble du territoire départemental. Ainsi, une ou plusieurs bornes pourraient être déployées sur le territoire de la CC Val de Saône Centre par le SIEA.





7. Conclusions et attentes pour la suite de l'étude

Atouts

- **Proximité géographique avec des pôles** locaux, régionaux et nationaux (Belleville, Lyon, Macon ...)
- Une **localisation sur un axe de déplacement nord-sud structurant** (A6) qui le relie à ces pôles
- Une **offre TER importante** à proximité du territoire avec la **ligne 24 Macon – Lyon**
- Une **offre de car intéressante (L113 et L114)** pour le rabattement vers **Belleville-en-Beaujolais**, et **plus d'un tiers de la population à moins de 10min à pied d'un arrêt**
- Des efforts de déploiement de **stationnement cyclable à Saint-Didier-sur-Chalaronne**

Opportunités

- **Près de 1 000 actifs et scolaires du territoire pourraient se reporter vers le vélo**, dont 70 % en interne des communes
- **36 % des actifs qui sortent du territoire pour travailler vont en direction soit de Belleville, de Lyon ou de Villefranche** : une opportunité pour développer une offre de transport
- **L'intermodalité voiture – train en gare de Belleville** est plus intéressante que la voiture en direction de Lyon et Villefranche
- **Un maillage important de chemins permettant le développement d'itinéraires cyclables peu coûteux**
- Des **emplacements à potentiel** (confluence des flux Nord-Sud et Est-Ouest) **pour le développement des aires de covoiturage**

Faiblesses

- Un **territoire coupé des principales offres de transport situées à Belleville par la Saône** avec peu de franchissements
- Un **usage de la voiture quasiment hégémonique**
- Un **maillage cyclable très peu développé et discontinu**
- Un **rabattement difficile et dangereux des cycles vers la gare de Belleville** du fait de coupures Nord-Sud importantes
- **Certaines communes ne disposent d'aucune offre de transport en commun**, ou alors très faible
- Des arrêts des L113 / L114 parfois éloignés des centres bourgs
- Des **aires de covoiturage peu visibles, souvent informelles**, qui ne sont **pas situées à des emplacements optimaux**
- **Aucune borne IRVE sur le territoire**

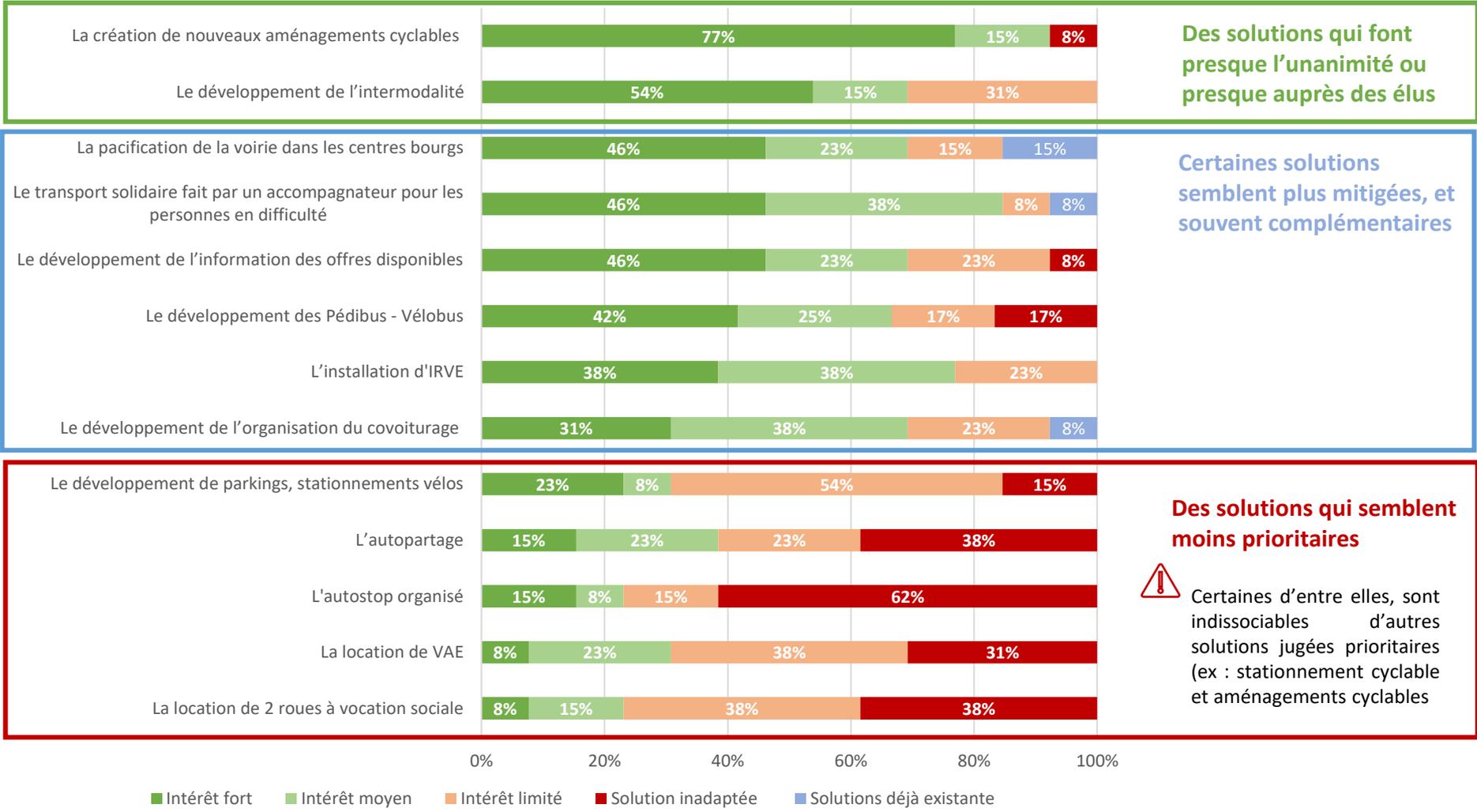
Menaces

- **Le Pont de Belleville** : un point de passage crucial pour la liaison vers les offres de transport de Belleville, mais une circulation importante, et une inadaptation particulière pour la pratique cyclable.
- **Une offre de stationnement saturée en gare de Belleville** qui pourrait freiner le report modal vers le train
- **Des distances importantes en vélo depuis le territoire** pour le rabattement en gare : seul le secteur Montceaux / Montmerle / Guéreins présente un potentiel

La création de nouveaux aménagements cyclables et le développement de l'intermodalité sont une priorité pour les élus



La pertinence des solutions à mettre en œuvre à l'échelle communale



Retours des enjeux identifiés lors de l'atelier de travail du 3 juin 2022

N° enjeu	Enjeux	Prioritaire pour le PDMS	Secondaire mais à intégrer dans le PDMS	Pas en enjeu/ou à écarter
6	Développer une stratégie globale d'aménagements cyclables en faveur de la pratique quotidienne du vélo, et autour des polarités	4		
1	Renforcer l'offre de car vers la gare de Belleville-en-Beaujolais, en la calant sur les horaires de train...	3	1	
13	Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public au regard des besoins attendus par les cyclistes	3		1
8	Développer des services vélo sur le territoire pour encourager la pratique	2	1	1
9	Encourager et faciliter le rabattement en modes doux vers les arrêts des L113 et L114	2	1	1
3	Développer une offre de transport en commun en direction des polarités secondaires (Macon, Bourg-en-Bresse, Châtillon-sur-Chalaronne ...)	1	2	1
4	Développer une offre de mobilité solidaire type TAD, pour faciliter la mobilité des publics fragiles	1	2	1
5	Favoriser l'intermodalité en créant des "points de rencontre de la mobilité" sur le territoire	1	2	1
7	Accompagner l'aménagement et la valorisation de la voie bleue V50 pour développer l'attrait cyclo-touristique du territoire	1	2	1
19	Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité afin de les rendre plus visibles et d'en développer	1	3	
11	Faciliter et sécuriser le rabattement des élèves en modes doux vers les établissements scolaires	1	2	1
10	Pacifier les centres-bourgs pour faciliter et circuler la circulation des modes doux		4	
2	Structurer une offre locale de transport collectifs, en interne de la CCVSC	1		3
17	Encourager les autres usages partagés de la voiture (<i>autopartage, autostop organisé...</i>)	1		3
15	Structurer la pratique du covoiturage pour rendre la pratique plus attractive (<i>plateformes de covoiturage, covoiturage dynamique...</i>)		1	3
18	Urbanisme : Rapprocher davantage les nouveaux habitats et zones d'emploi des centres bourgs, pour faciliter leur accès par les modes alternatifs			4
21	Favoriser la limitation des déplacements en développant le télétravail, les tiers lieux, les services itinérants...			4
22	Encourager l'entraide et l'organisation entre habitants sur les questions de mobilité			4
12	Faciliter l'acquisition ou la location de Vélo à Assistance Electrique pour inciter au changement de pratique modale sur des distances un peu plus longues		2	2
14	Mettre en œuvre les moyens de développer la pratique du covoiturage au quotidien pour lutter contre l'autosolisme	2	2	
16	Equiper le territoire en bornes IRVE pour encourager le développement des véhicules propres	2		2
20	Mener des actions et campagnes régulières de sensibilisation à la mobilité durable pour accompagner les changements de comportement	2	2	

5 enjeux ressortent prioritaires et 7 autres de manière plus secondaires. De plus, 4 enjeux ne font pas consensus au sein des groupes et que 4 enjeux ont également été ajoutés. Pour rappel, ces enjeux serviront de base pour la suite dans la déclinaison en pistes d'actions.

Les enjeux ajoutés :

- Créer des points de livraison pour limiter l'impact du dernier kilomètre
- Mettre en place une ligne de covoiturage spontané sur l'axe Belleville-Montceaux ou vers Villefranche/Lyon (enjeu n°17 précisé ici de manière opérationnelle)
- Mieux sécuriser la voie bleue en fermant l'accès aux véhicules à moteur (enjeu n°7 précisé ici de manière opérationnelle)
- Avoir une véritable politique vélo/pédestre ambitieuse/cohérente et à structurer par étape (enjeu n°6 précisé ici de manière opérationnelle)

2. ANNEXE



ANNEXE 1 : Résultats du questionnaire mobilité auprès des habitants

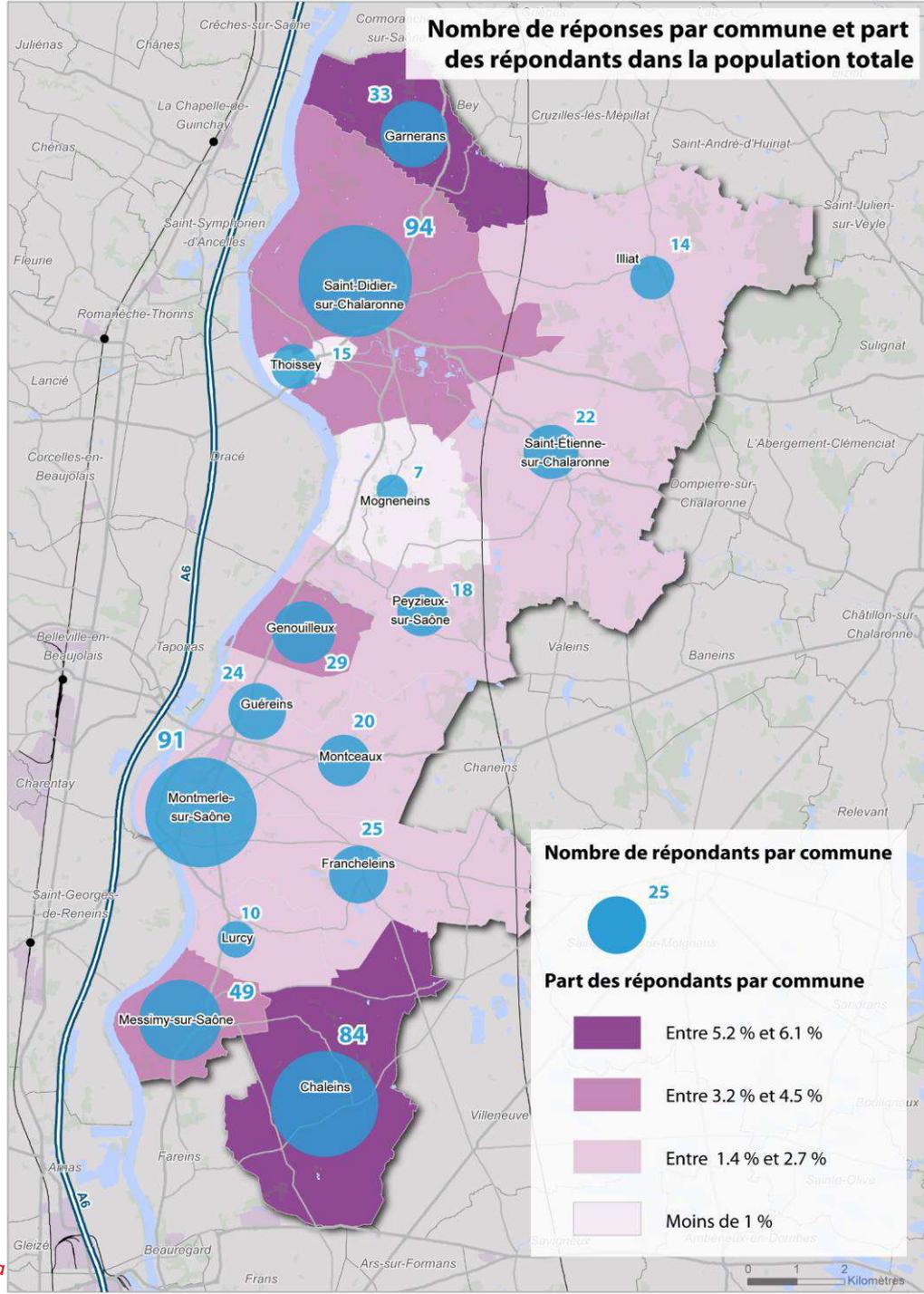
656 réponses

au questionnaire

582 répondants ont précisé leur commune de résidence

Dont 47 viennent d'une commune extérieure à la CC Val de Saône Centre

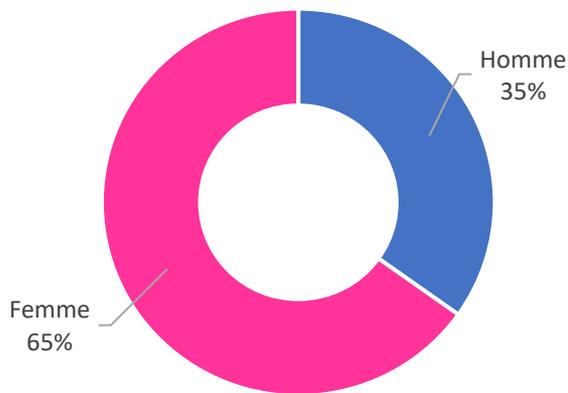
Nombre de réponses par commune et part des répondants dans la population totale



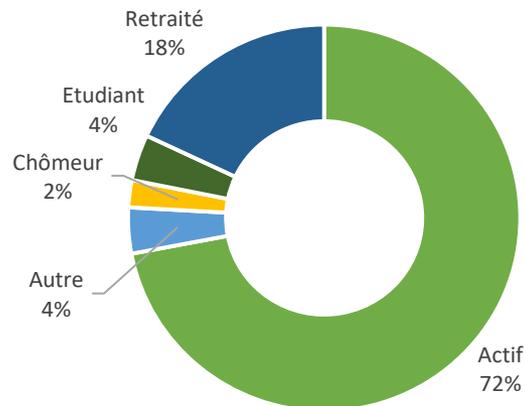
Communes	Répondants	Part de la population répondante
Chaleins	84	6,1 %
Francheleins	25	1,6 %
Garnerans	33	5,2 %
Genouilleux	29	4,5 %
Guéreins	24	1,6 %
Illiat	14	2,1 %
Lurcy	10	2,7 %
Messimy-sur-Saône	49	3,9 %
Mogneneins	7	0,9 %
Montceaux	20	1,7 %
Montmerle-sur-Saône	91	2,4 %
Peyzieux-sur-Saône	18	2,6 %
Saint-Didier-sur-Chalaronne	94	3,2 %
Saint-Étienne-sur-Chalaronne	22	1,4 %
Thoissey	15	0,9 %
CC Val de Saône Centre	535	2,6 %

Des profils de répondants majoritairement actifs, avec très peu de jeunes

Q1. Répartition des répondants Homme / Femme



Q4. Répartition des enquêtés par activité

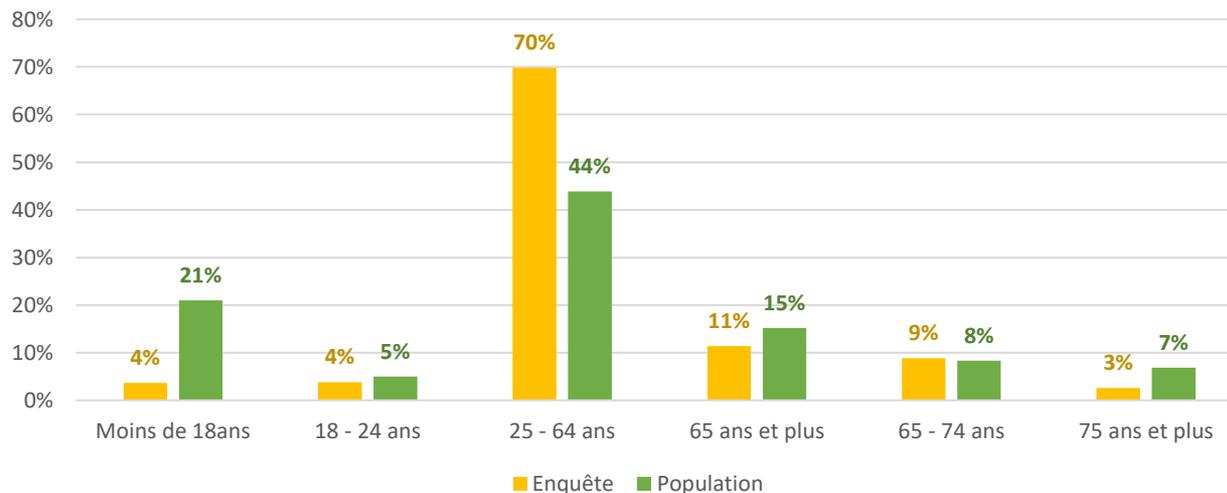


Une nette sous-représentation des jeunes parmi les répondants au questionnaire :

- 4 % des répondants ont moins de 18ans, alors qu'il représentent 21 % de la population de la CCVSC.

Leur avis est donc largement sous-représenté, alors même que les jeunes représentent un potentiel important pour l'usage des modes actifs vers les établissements scolaires par exemple.

Q2. Répartition par âge des enquêtés, et de la population



À l'inverse, la catégorie des 25-64 ans est largement surreprésentée, avec 70 % des répondants, contre 44 % de la population

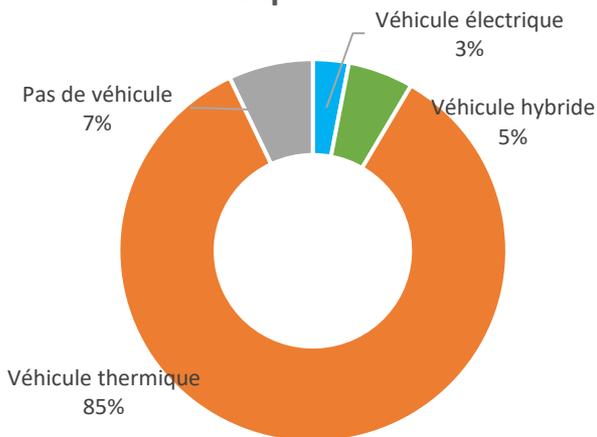
Les retraités sont également largement surreprésentés. Ils représentent 18 % des répondants, contre seulement 7 % de la population.

A l'inverse, les chômeurs et étudiants sont sous-représentés.

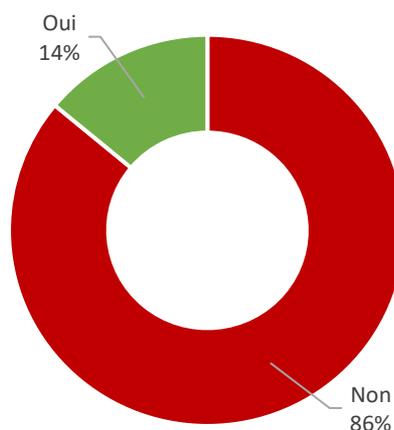
NB : la proportion d'actifs dans les répondants est représentative, avec 75 % de la population, et 72 % des répondants.

Des enquêtés très motorisés à l'image de la population, et 40 % sont sensibles aux véhicules électriques

Q5. Véhicules possédés par les enquêtés



Q6. Enquêtés qui possèdent un deux-roues motorisés



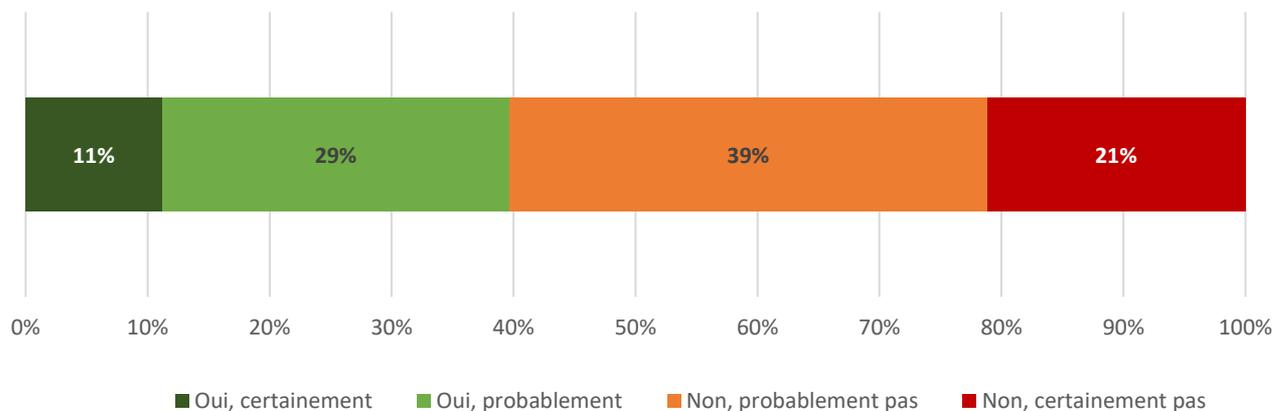
Un niveau de motorisation des enquêtés comparable au niveau de motorisation de la population

7 % des enquêtés ne sont pas motorisés, contre 5,7 % des ménages sur le territoire

85 % des enquêtés possèdent un véhicule thermique, 5 % possèdent un véhicule hybride et 3 % un véhicule électrique.

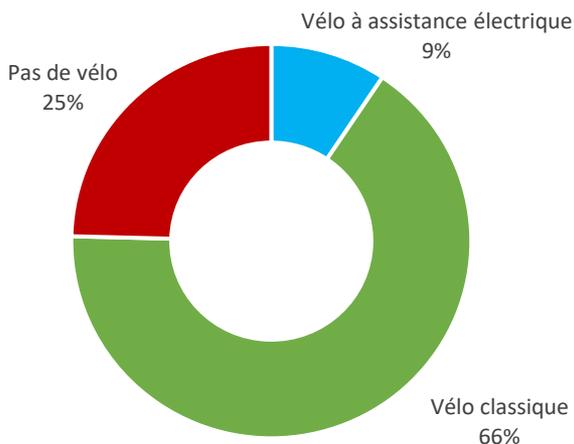
40 % des enquêtés déclarent que si une borne de recharge électrique était installée à proximité de leur domicile et de leur lieu de travail, cela les inciterait à acquérir un véhicule électrique ou hybride.

Q5. Si vous disposiez d'une borne de recharge proche du domicile / travail, cela vous inciterait à acquérir un véhicule électrique ou hybride

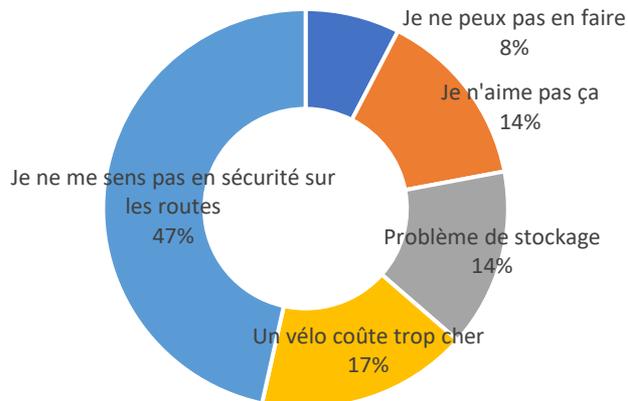


75 % des enquêtés possèdent un vélo

Q7. Vélo possédés par les enquêtés



Q7. Raisons pour lesquelles les enquêtés n'ont pas de vélo



75 % des enquêtés possèdent un vélo :

- 66 % possèdent un vélo classique
- 9 % possèdent un vélo électrique

Le manque de sécurité sur les routes est la raison principale de l'absence de vélo,

pour les enquêtés. Le deuxième motif avancé, loin derrière, est le coût trop important lié à l'acquisition d'un vélo.

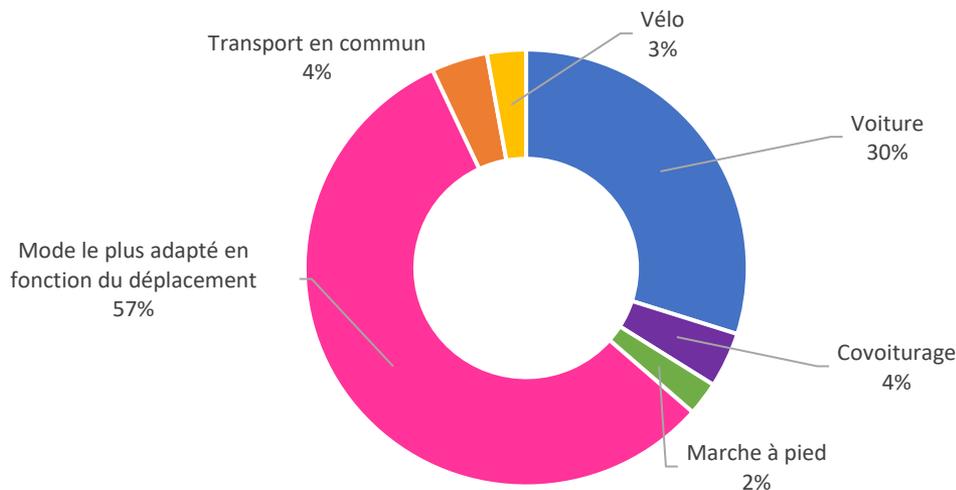
Des enquêtés qui se déclarent majoritairement souples pour choisir leur mode de déplacement :

57 % déclarent utiliser le mode le plus adapté en fonction du déplacement

30 % des enquêtés se déclarent automobilistes convaincus

13 % des enquêtés déclarent utiliser en priorité les modes alternatifs

Q8. Mode utilisé en priorité par les enquêtés

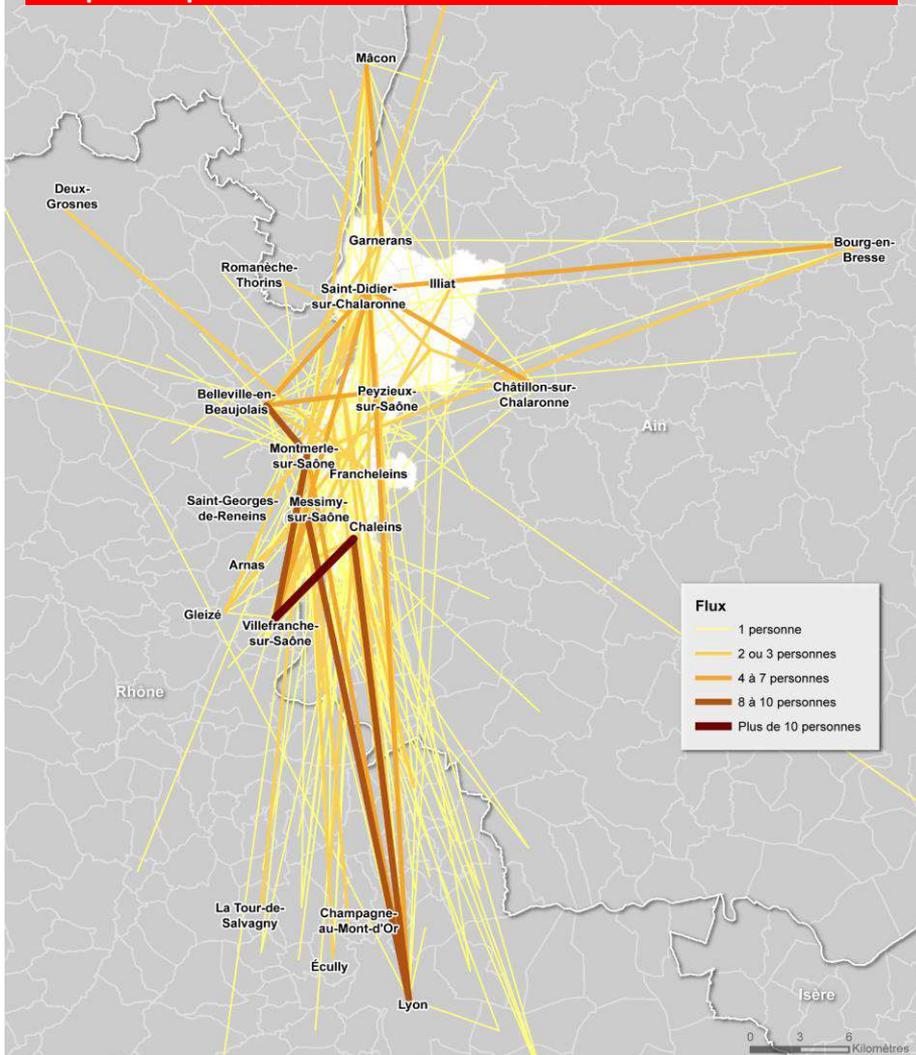


Q9 / 10 : Quelles sont vos habitudes de déplacement au quotidien pour aller au travail ou à l'école / sur vos lieux de loisirs ?

Enquête population : flux en direction du travail ou de l'école

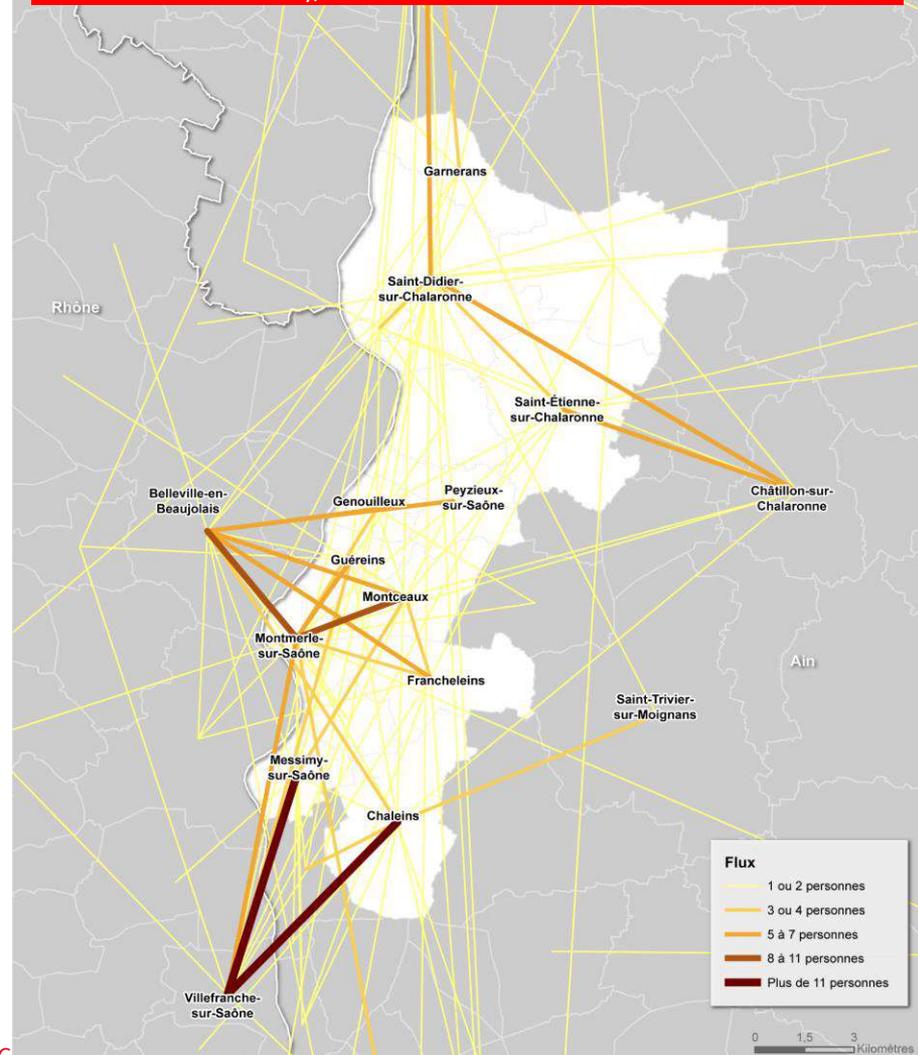
Pont-de-Vaux

Des déplacements professionnels orientés vers les polarités proches (Belleville, Villefranche) et plus lointaines (Lyon, Mâcon, Bourg-en-Bresse). Ce sont les déplacements à la fois les plus longs, et les plus fréquents



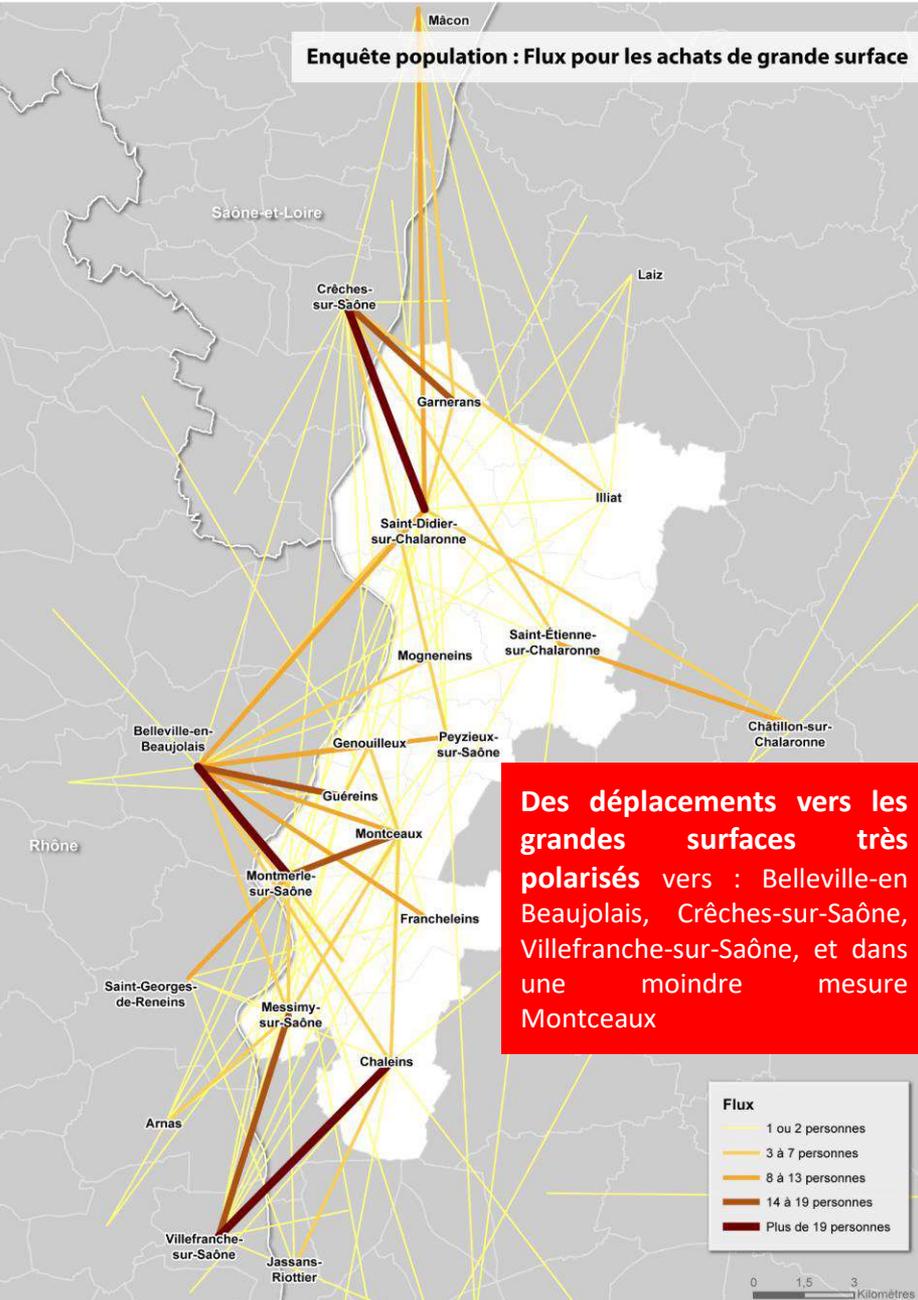
Enquête population : Flux de loisirs

Des déplacements pour les loisirs qui semblent marqués par une recherche de proximité (les répondants du Sud de la CCVSC vont davantage à Villefranche, ceux de l'Ouest à Belleville, et ceux du Nord à Châtillon ou Mâcon), mais en direction de l'extérieur du territoire

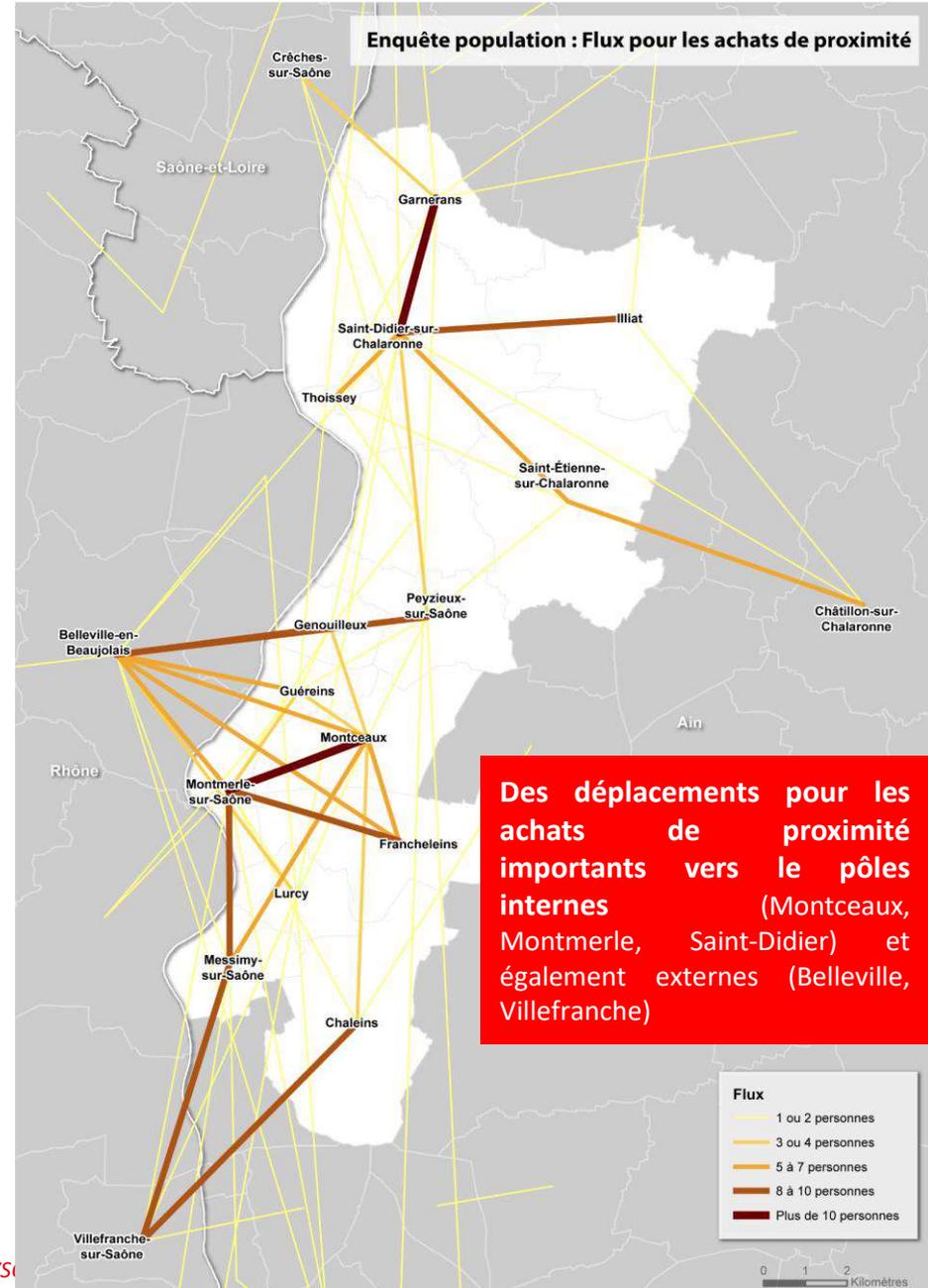


Q11 / 12 : Quelles sont vos habitudes de déplacement au quotidien pour les achats en grande surface / de proximité ?

Enquête population : Flux pour les achats de grande surface



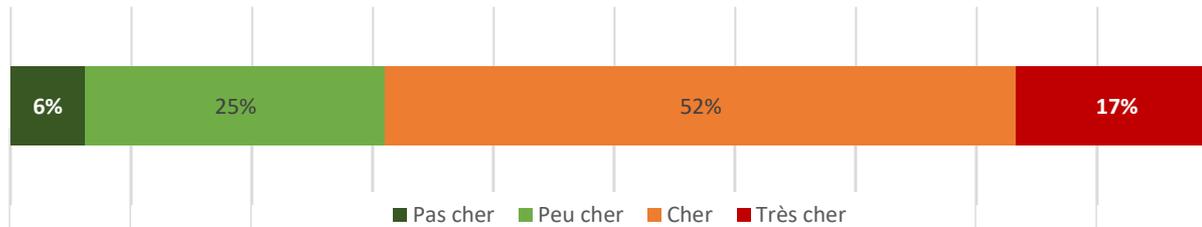
Enquête population : Flux pour les achats de proximité



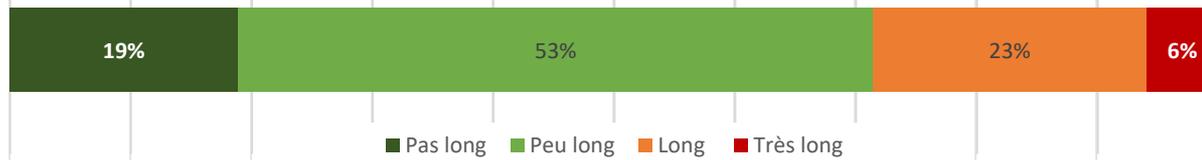
Des déplacements jugés généralement coûteux, et polluants par les enquêtés

Q13. Evaluation de leurs déplacements par leurs enquêtés

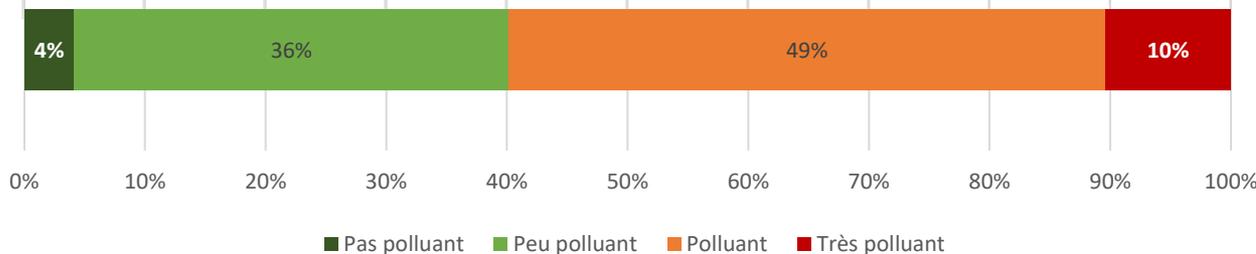
Coût des déplacements



Durée des déplacements



Impact environnemental des déplacements



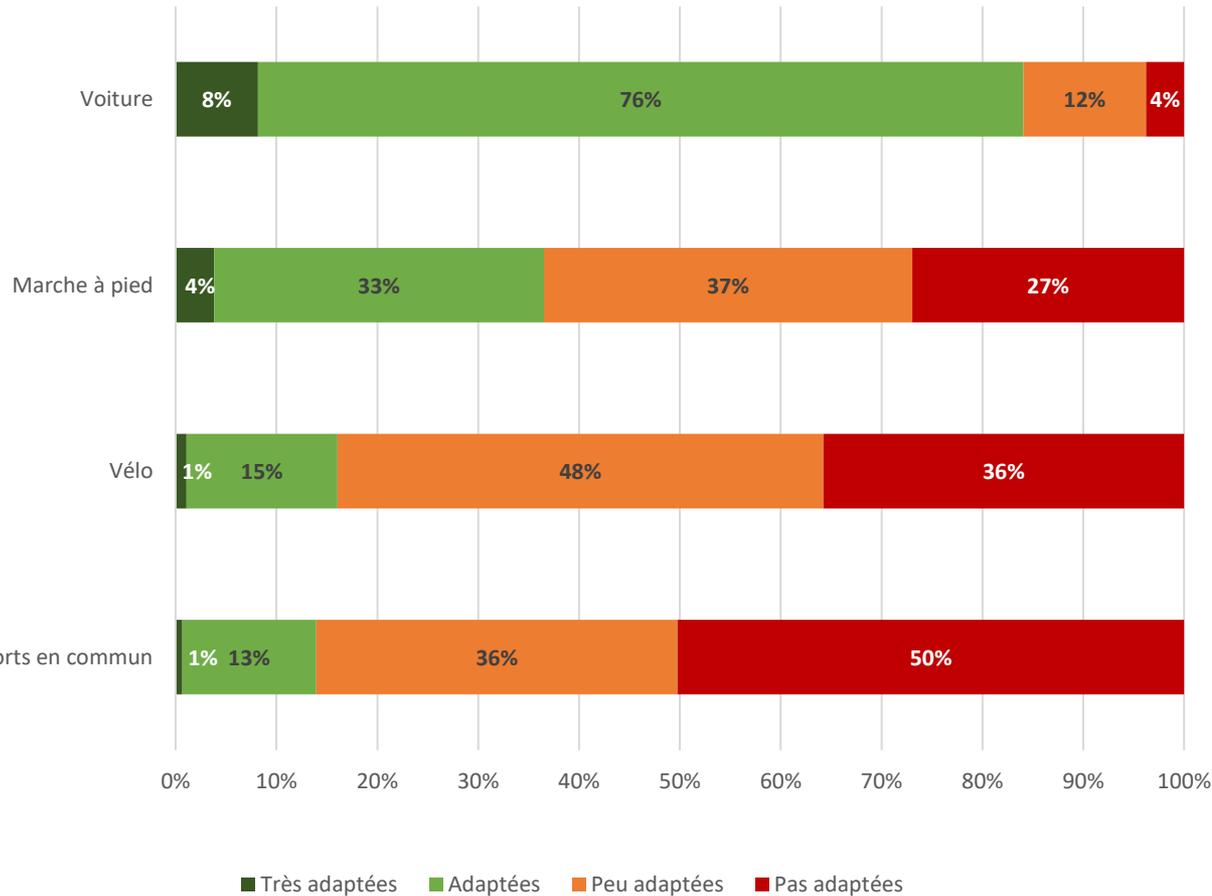
Près de 70 % des enquêtés jugent que leurs déplacements sont chers ou très chers

Près de 60 % des enquêtés jugent que leurs déplacements sont polluants, ou très polluants

A l'inverse, des déplacements jugés peu longs en général: 72 % des répondants estiment que leurs trajets sont pas ou peu longs.

Des conditions de circulation en voiture jugée très adaptée, à l'inverse de celles des autres modes

Q14. Avis des enquêtés sur les conditions de circulation sur le territoire selon le mode



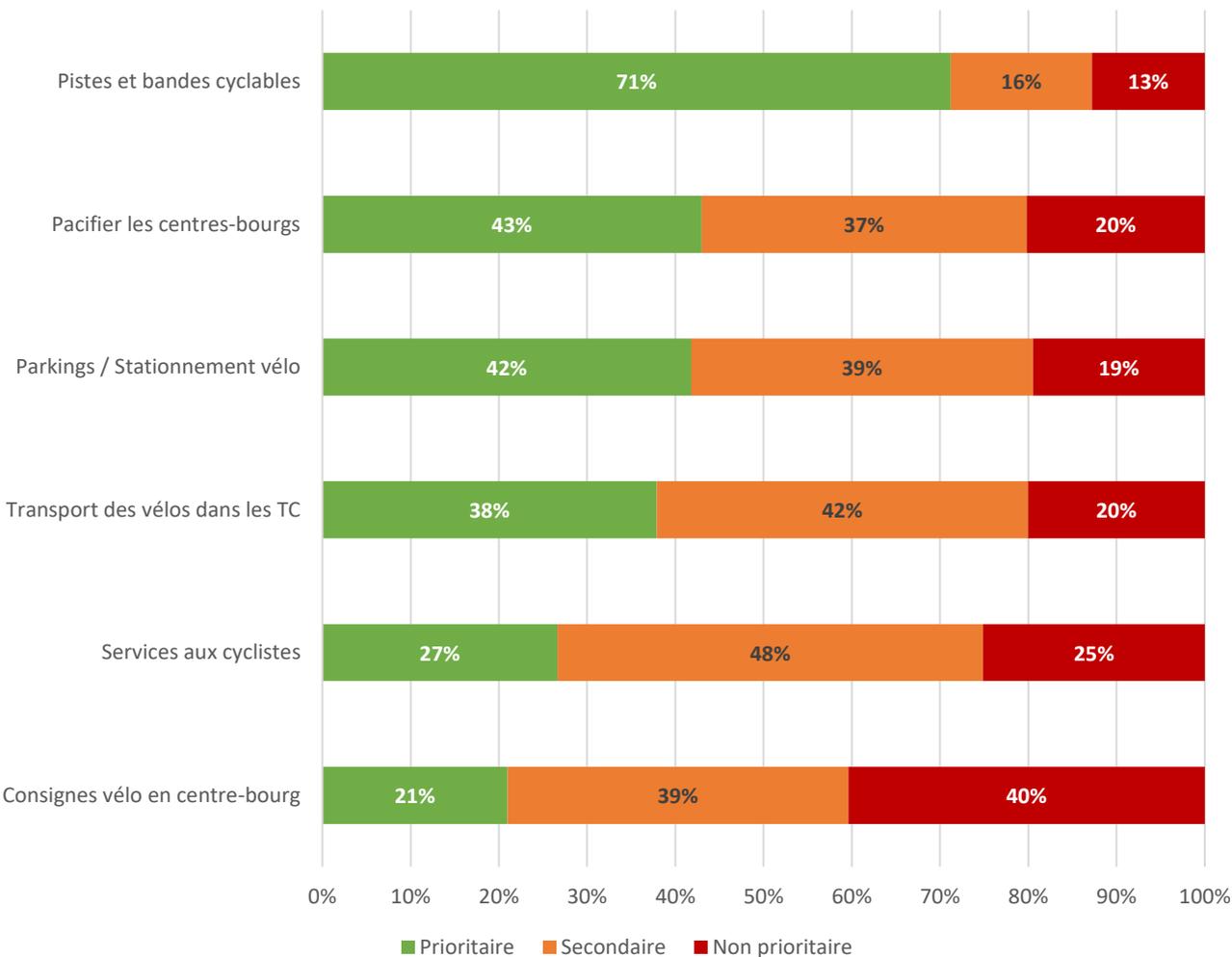
84 % des enquêtés jugent que les conditions de circulation en voiture sur le territoire sont favorables

A l'inverse, les conditions de circulation pour les autres modes sont jugées très négativement :

- 64 % des enquêtés estiment que les conditions de circulation à pied sont peu ou pas adaptées
- 84 % pour les conditions de circulation à vélo
- 86 % pour les conditions de circulation en transports en commun

Le déploiement d'aménagements cyclables : une demande prioritaire pour développer la pratique

Q15. Solutions qui inciteraient les enquêtés à pratiquer plus régulièrement le vélo



La mesure phare pour encourager à la pratique cyclable selon les enquêtés est le développement d'aménagements cyclables.

- 71 % d'entre-eux estiment que cette mesure est prioritaire.
- Seuls 55 % des automobilistes convaincus partagent cet avis.
- De même pour 60 % des répondants qui déclarent emprunter le mode le plus adapté

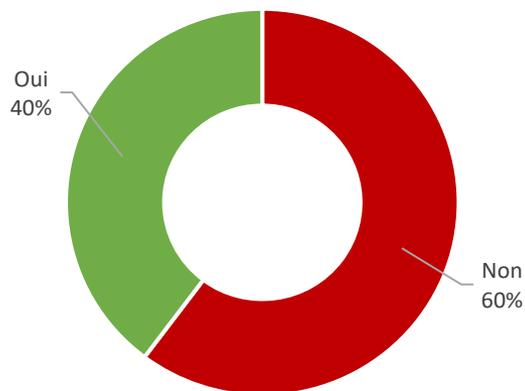
La pacification des centres bourgs et l'installation de stationnements cyclables sont également ciblés comme des mesures intéressantes

Les mesures qui semblent **le moins adaptées** selon les répondants sont la mise en place de **consignes sécurisées en centres-bourgs**, et le **développement des services aux cyclistes**.

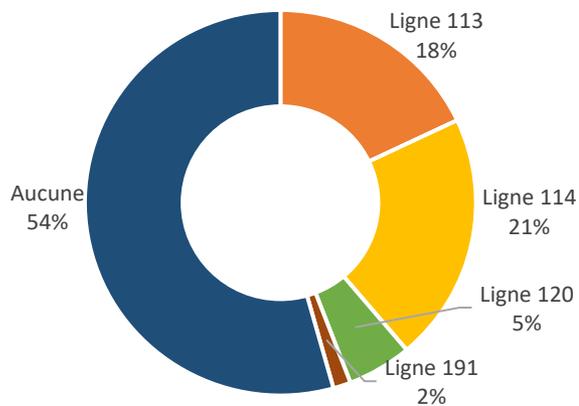
En règle générale, les enquêtés déjà convaincus par l'usage des modes alternatifs sont plus enthousiastes sur les solutions pour inciter à la pratique du vélo.

Une offre de car régionale mal connue des enquêtés, et assez peu empruntée

Q16. Connaissez-vous l'offre de car régionale



Q16. Lignes de car régionaux empruntées par les enquêtés



60 % des répondants ne connaissent pas l'offre de car régionale.

54 % des enquêtés qui connaissent l'offre ne l'empruntent pas.

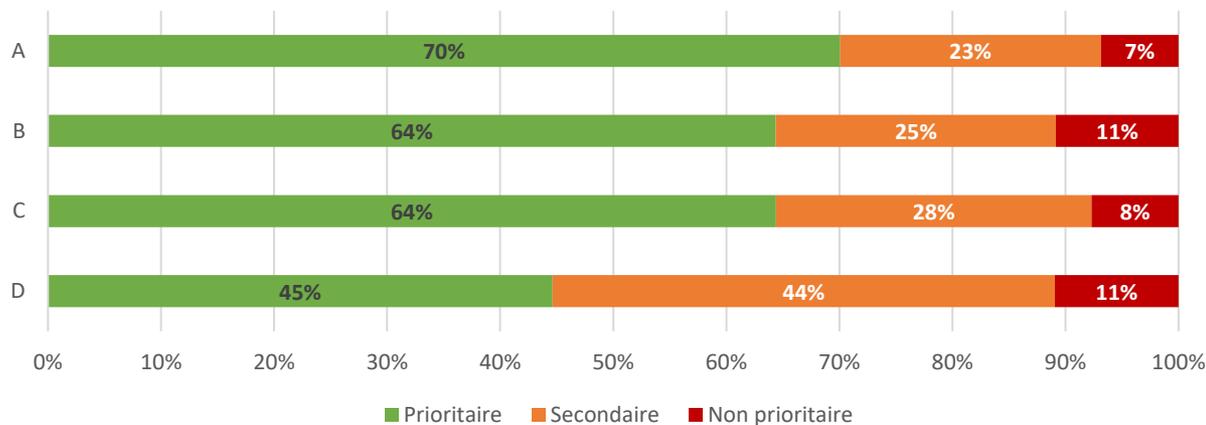
Les lignes le plus utilisées sont

- La ligne 114 : 21 % des enquêtés qui connaissent l'offre l'empruntent
- La ligne 113 : 18 % des enquêtés qui connaissent l'offre l'empruntent

Des pistes d'amélioration jugée presque toutes prioritaires par les enquêtés :

- Créer des cheminements sécurisés pour les piétons et cyclistes en direction des arrêts de transport en commun
- Renforcer l'offre de transport en commun vers d'autres polarités
- Renforcer l'offre de cars vers la gare de Belleville, en la calant vers les horaires de train
- Concentrer plusieurs offres de mobilité autour des arrêts de transport en commun

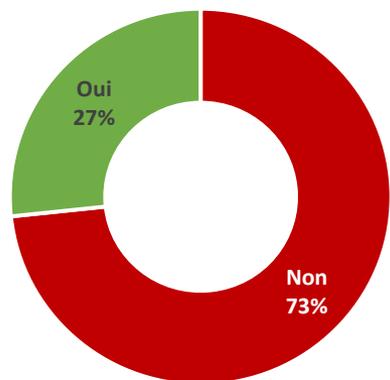
Q17. Pistes prioritaires pour développer l'usage des transports en commun selon les enquêtés



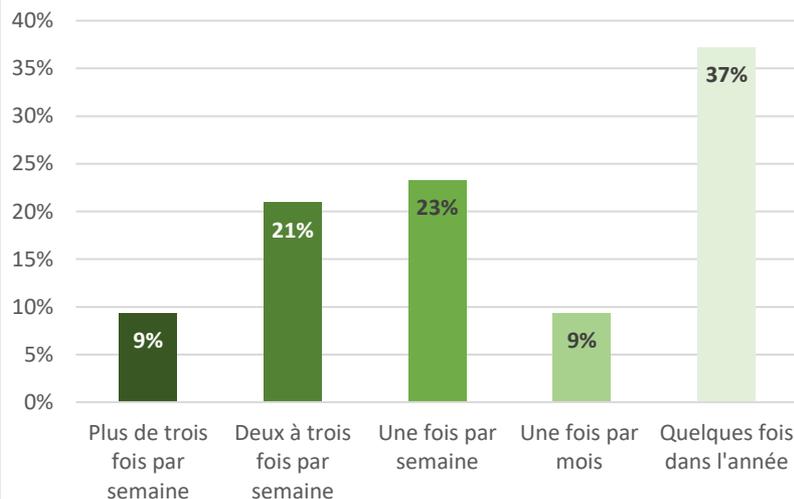
En règle générale, les enquêtés déjà convaincus par l'usage des modes alternatifs sont plus enthousiastes sur les solutions pour inciter à l'usage des transports en commun

Une pratique du covoiturage assez peu développée parmi les enquêtés

Q18. Pratiquez-vous le covoiturage



Q18. Fréquence d'usage du covoiturage



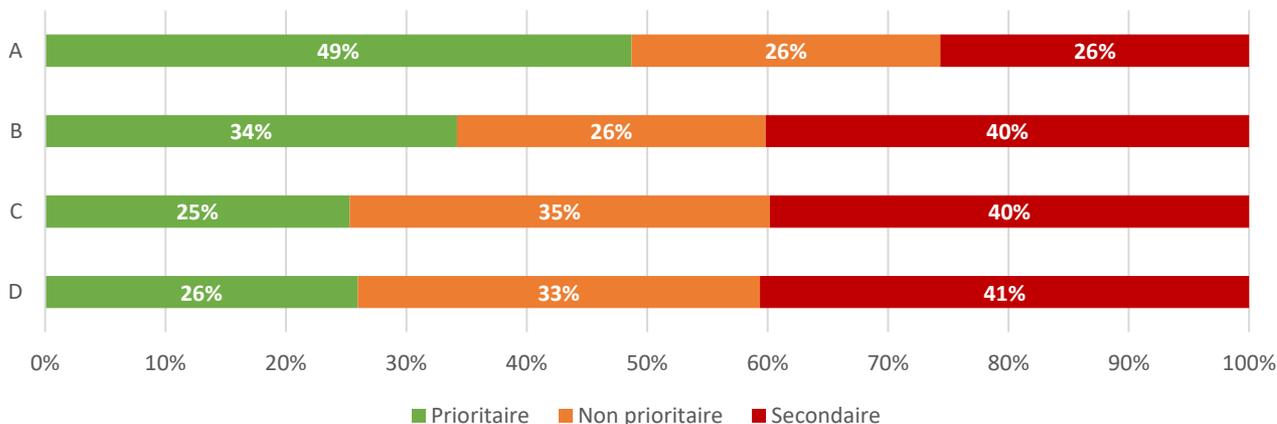
73 % des répondants ne pratiquent jamais le covoiturage

53 % de ceux qui pratiquent le covoiturage le font au moins une fois par semaine

37 % de ceux qui covoiturent le font seulement quelques fois dans l'année.

L'assurance de trouver une solution de covoiturage est la piste prioritaire pour développer le covoiturage, selon les enquêtés.

Q19. Pistes prioritaires pour développer l'usage du covoiturage selon les enquêtés

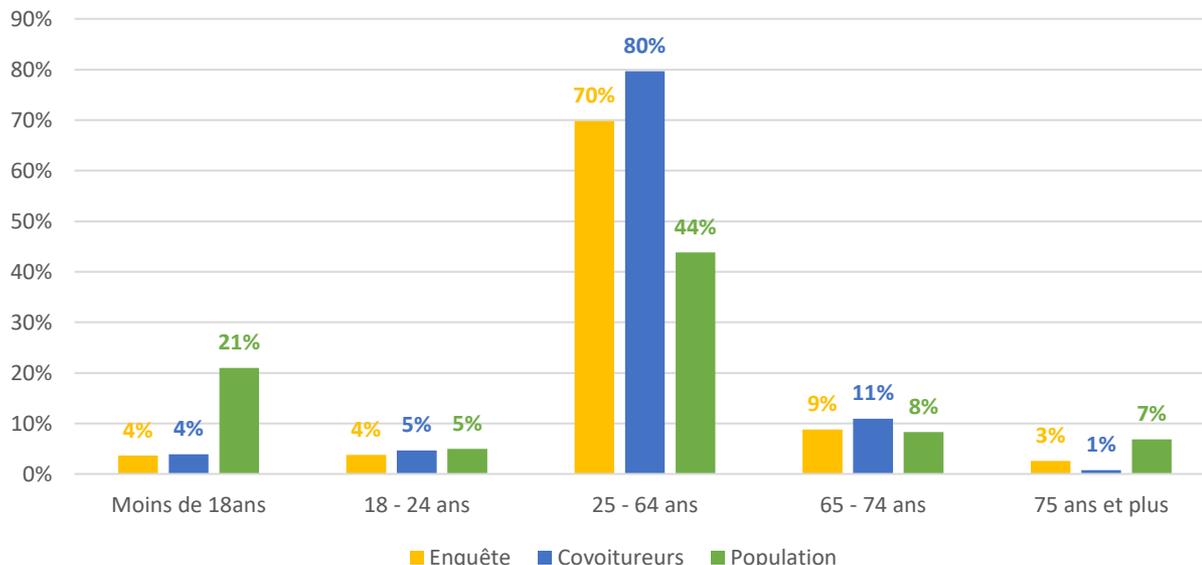


- A. Avoir l'assurance de trouver une solution de covoiturage
- B. Mieux lier le covoiturage avec l'offre de transport collectif
- C. Plus d'aires de covoiturage sur le territoire
- D. Assurer un rabattement en vélo et à pied aux aires de covoiturage

En règle générale, les enquêtés déjà convaincus par l'usage des modes alternatifs sont plus enthousiastes sur les solutions pour inciter à l'usage du covoiturage

Une surreprésentation des covoitureurs parmi les populations en âge de travailler

Répartition des enquêtés, des covoitureurs et de la population par âge

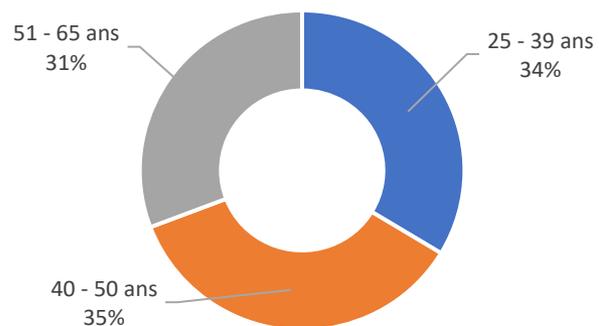


Les covoitureurs sont surreprésentés parmi les populations en âge de travailler (25 – 64 ans). Ils représentent 80 % des enquêtés qui déclarent covoiturer, contre 70 % des enquêtés, et 44 % de la population.

Si on peut noter une tendance de cette catégorie d'âge à covoiturer davantage, il faut tout de même nuancer cette donnée du fait de la surreprésentation de cette classe.

On note une légère surreprésentation des 65 – 74 ans, et à l'inverse les 75 ans et plus sont quasiment absents.

Répartition par âge des covoitureurs de la classe 25 - 64 ans



Parmi les 25 – 64 ans qui sont covoitureurs, les 40 – 50 ans sont les plus nombreux, et représentent 35 % des covoitureurs de la classe.

Au vu du faible nombre de répondants jeunes, il semble cependant difficile de conclure sur le profil d'âge des covoitureurs



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Guillaume GIRERD

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 63 68 72 54

girerd@item-conseil.fr