Plan de Mobilité
Miribel ⬡ Plateau
pour les usagers du territoire

Diagnostic, enjeux et objectifs

Côtière Liberté
CCMP
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES Miribel • Plateau

sommaire

1.
Une attractivité territoriale
qui influence les mobilités.

2.
Un panel riche en offres de mobilité
à mieux valoriser.

3.
Une accessibilité routière
qui génère une forte dépendance
à l'automobile.

4.
Un diagnostic établi
en étroite concertation.

édito

Caroline Terrier
Présidente de la CCMP

Valérie Pommaz
Vice-Présidente de la CCMP
en charge de la mobilité
et du transport urbain

Le nouveau plan de mobilité simplifié (PdMS) de la communauté de communes de Miribel et du Plateau est le fruit de vingt mois de dialogue et de coopération avec les acteurs du territoire, autorités organisatrices de la mobilité voisines, Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, Métropole de Lyon, communes-membres de l'intercommunalité, services de l'Etat, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de l'Ain, acteurs socio-économiques, citoyens, associations.
Il vise à renouveler la stratégie mobilité de notre territoire à l'horizon 2035, une mobilité adaptée aux enjeux de notre époque et aux besoins de notre population.

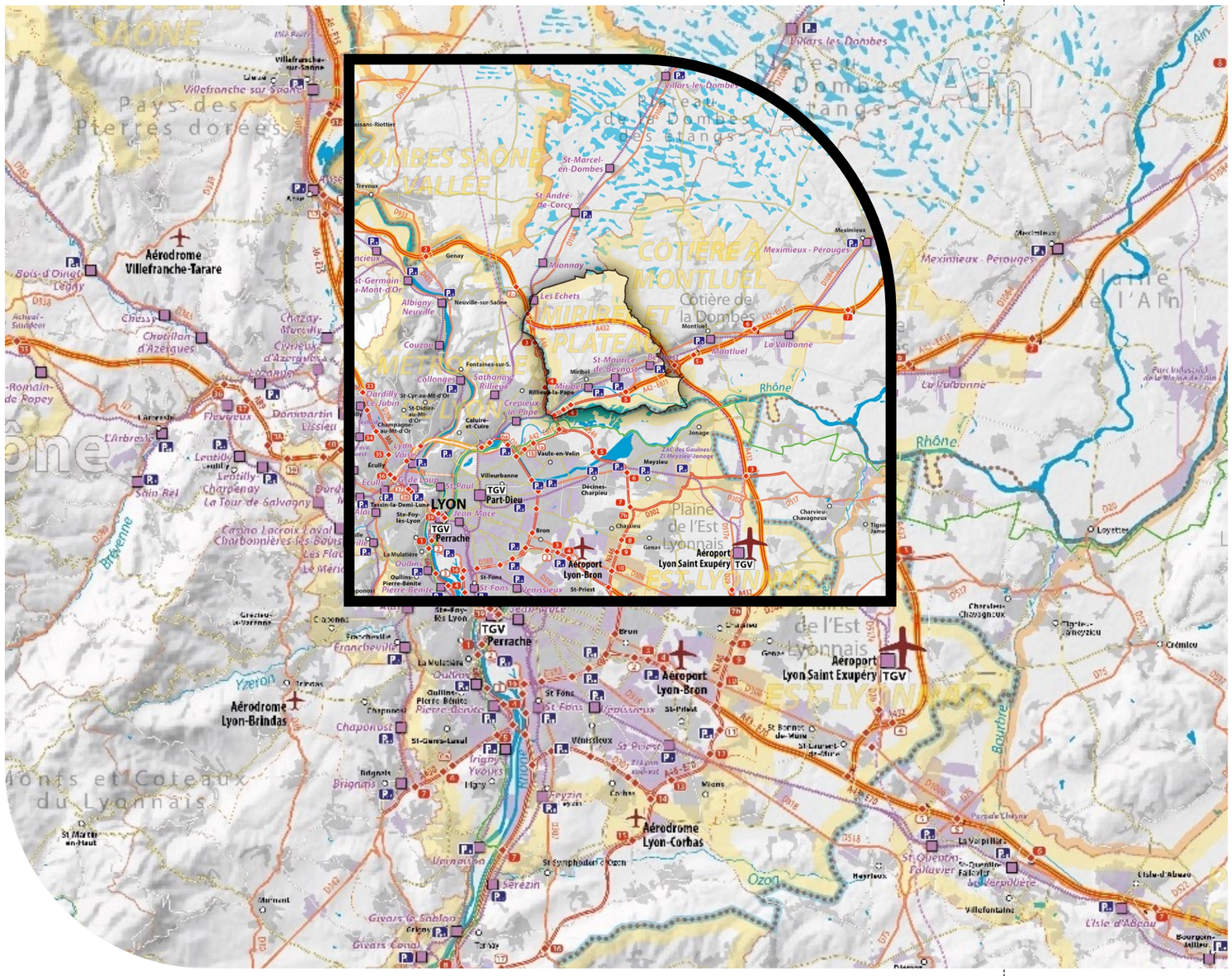
Document à caractère prospectif, il fixe des orientations déclinées dans un plan coordonné et cohérent de vingt actions touchant à l'organisation des transports, à la promotion des mobilités actives ou partagées, à l'aménagement des voiries et des espaces publics et à l'accompagnement des habitants vers de nouvelles pratiques.

Le document que vous allez découvrir au fil de ces pages se veut un cadre pragmatique pour l'action en faveur d'un système de mobilité durable, concret et accessible. Les orientations et les actions qu'il contient visent prioritairement la facilitation de la mobilité quotidienne des habitants du territoire, au regard de leurs modes de vie, de leurs habitudes de déplacements, de leurs attentes et besoins, dans le respect d'un développement équilibré et durable.

Il vise une mobilité qui apporte bien-être et santé, une mobilité équitable quels que soient l'âge et les conditions de vie.
Le PdMS va permettre, en cohérence et complémentarité avec les autres démarches de planification intercommunale déjà adoptées comme le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) ou bien le programme local de l'habitat (PLH), à aboutir à une stratégie globale d'aménagement durable pour notre territoire.

Ce nouveau plan, comme le précédent fixé il y a dix ans, positionne notre intercommunalité comme garante du bien commun, en capacité de donner sens aux projets qu'elle mène à l'échelle de son bassin de vie en cohérence avec l'action des communes, pour faire de Miribel et du Plateau un territoire pilote de la transition écologique et de la décarbonation des mobilités.

Nous vous souhaitons une bonne lecture.



La CCMP, un territoire en position d'agrafe entre l'agglomération lyonnaise et la plaine de l'Ain.

1. Une attractivité territoriale qui influence les mobilités

Au cours des soixante dernières années, la population de la communauté de communes de Miribel et du Plateau a plus que doublé. Cette croissance démographique a généré de nouveaux besoins de mobilité. La création du réseau bus Colibri en 2012, puis la mise en œuvre d'un Plan Global de Déplacement (PGD) en 2016 ont conduit à la mise en œuvre d'actions mobilité – développement de l'offre de transport collectif, réalisation de voies cyclables, aménagement d'itinéraires de randonnée, installation de stationnements-vélos, réalisation de parkings comme aux Echets et à Miribel (voiture + train) ou encore plus récemment au Pilon (covoiturage) – permettant de répondre aux attentes de déplacements des habitants du territoire et aux enjeux de développement durable.

Une croissance démographique génératrice de nouveaux besoins de mobilité

Sous l'effet du processus d'étalement urbain généré par le développement de l'agglomération lyonnaise, la communauté de communes de Miribel et Plateau a connu une forte croissance démographique (moins de 12000 habitants en 1968, 25000 habitants aujourd'hui) et économique (3552 emplois au lieu de travail en 1968, plus de 12000 emplois aujourd'hui).

Ce phénomène lié à la proximité lyonnaise a agi sur le temps long et eu des impacts considérables sur les besoins en mobilité des habitants et des salariés.
Il génère de nouveaux besoins dans tous les domaines (équipements publics, services locaux, loisirs, commerces, emplois), en particulier en matière de mobilité.

CHIFFRES CLÉS

60 %
de la population habite dans les communes de Miribel et Beynost.

Part des ménages avec enfant(s)
= 35 %

+ 4 %
d'emplois salariés entre 2010 et 2021
(France Travail)

Population
X 2,5 entre 1968 et 2021

Densité moyenne
380 habitants / km²
(180 en 1968)

Croissance annuelle moyenne
1,1 %
entre 2015 et 2021
(deux fois supérieur à celle de la Métropole de Lyon)

Un territoire attractif pour les familles

Territoire dynamique, frontalier de la métropole lyonnaise et bordé d'espaces naturels remarquables, le bassin de vie de la Côtière offre un cadre résidentiel adapté aux familles combinant un environnement paisible et des infrastructures répondant aux besoins des jeunes ménages.
De fait la CCMP se caractérise par une population à la fois jeune et familiale (20,7 % de ses habitants âgés de 0 à 14 ans, 18,1 % dans la Métropole de Lyon).
Les équipements scolaires, sportifs et culturels présents sur le territoire contribuent à attirer ces populations dans un contexte où les prix de l'immobilier restent plus accessibles que dans la métropole proche, malgré un renchérissement avec un prix moyen de vente au m² de 3205 € à Miribel en 2025, de 3670 € à Beynost[1].

1 481
demandeurs d'emploi
(Urssaf, 2024)
22 %
étaient en contrat précaire
(CCD, intérim – Urssaf, 2024)

300 ménages quittent chaque année la Métropole lyonnaise pour la CCMP (2019)

Le renchérissement de l'accès au logement : une problématique croissante

Par rapport à la métropole, la proportion de 15 à 29 ans est plus faible dans la CCMP (15,5 % contre 23,6 %). Les jeunes de cette tranche d'âge sont davantage enclins à se rendre dans le cœur de la métropole où sont concentrés les universités et grandes écoles et pour entamer leur vie professionnelle. L'homogénéité du parc de logements (60 % de maisons individuelles) et la faiblesse du parc locatif, notamment à vocation social (13 %), devient une préoccupation grandissante face à l'enrichissement des coûts d'accession : les jeunes trouvent de plus en plus difficilement un logement sur le territoire, ce qui pose par ailleurs des problèmes de recrutement. En corrélation, un début de vieillissement apparait (près du ¼ de la population a plus de 60 ans).

Par ailleurs la CCMP présente un revenu médian disponible par unité de consommation[2] de 27 280 €, supérieur à celui du département de l'Ain (24 810 €). Le taux de pauvreté y est faible (seulement 7,7 %, contre 16 % dans la Métropole de Lyon).
Cette situation est une des résultantes du desserrement urbain, qui a favorisé l'installation de foyers à revenus élevés sur un territoire offrant une cadre de vie de qualité à proximité des emplois et équipements métropolitains.

Prix moyen du m² en collectif neuf en 2023

5 060 €/m²
Métropole de Lyon

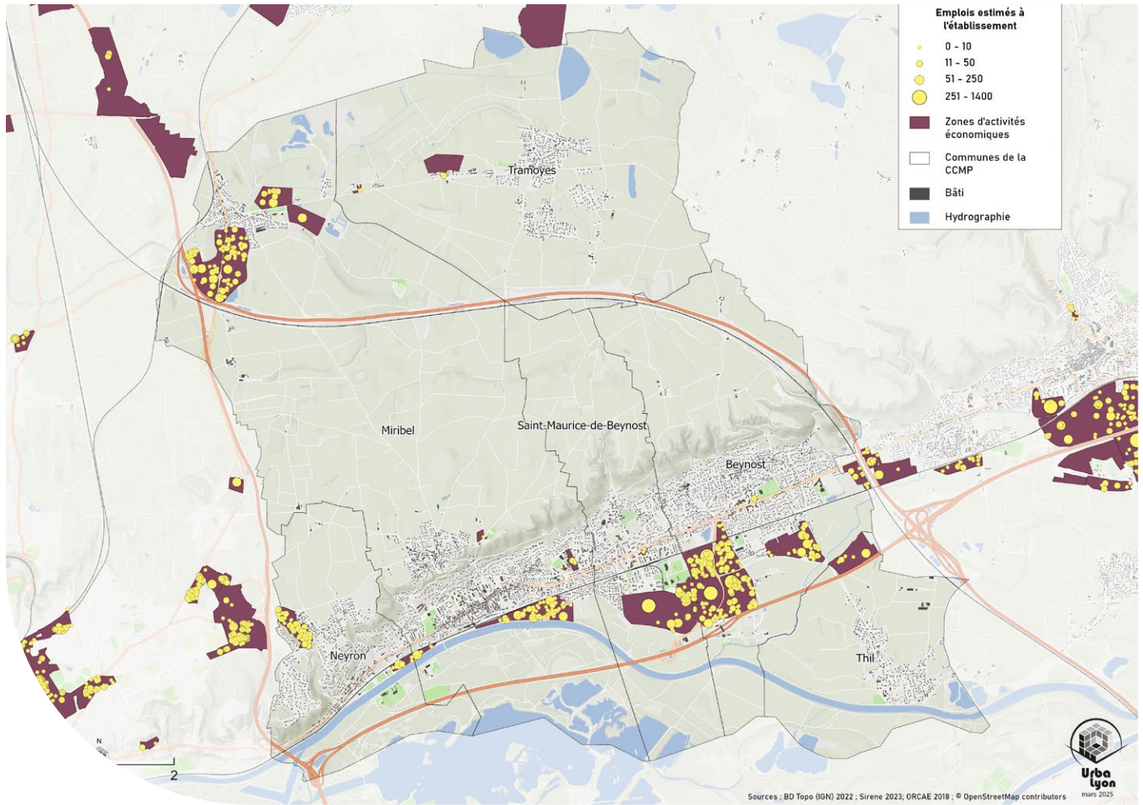
4 361 €/m²
CCMP

1. Selon la base de demande de valeur foncière (DVF).

2. Unité de consommation : coefficient de pondération attribué à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie.

Une attractivité économique source de nombreux déplacements

La CCMP profite d'une dynamique importante en matière d'attractivité économique, liée à sa proximité avec l'agglomération lyonnaise et à sa position clef sur l'axe Lyon / Genève. Le territoire compte ainsi pas moins de 16 ZAE, un millier d'entreprises actives – 1/3 ont entre 1 et 9 salariés – pour un total de 12 096 salariés. 10 728 de ces salariés (89 %) travaillent dans le secteur privé et occupent des postes principalement dans des activités à caractère industriel, logistique et commercial (centre commercial Leclerc). Le pourcentage des ouvriers est important, s'expliquant par le poids local des secteurs de la logistique et de l'industrie.



La CCMP, une économie dynamique,pas moins de 16 zones d'activités présentes sur le territoire.

Un nombre d'emplois en croissance et de nombreuses zones d'activités

Il est à noter que 14 entreprises de rayonnement international comptant chacune plus de 100 salariés sur leur site local sont présentes sur le territoire dont des grands noms de l'industrie, de la construction, de la logistique et des services (Toray Europe, France Air, Efi-Automotive, ABB France, Rexel France, Lisi Medical Fastners, Dachser France, Spie Facilities, Steep plastiques, GSF Orion).
Ce dynamisme économique, avec une progression de +3,8 % du nombre d'emplois salariés privés entre 2015 à 2021, s'accompagne d'une forte augmentation du nombre de déplacements qui peut s'expliquer par la bonne desserte autoroutière du territoire (A42, A46N, A432) avec deux échangeurs à sortie gratuite pour les déplacements pendulaires entre les communes de la CCMP et celles de la Métropole de Lyon (échangeur des Echets sur le plateau, échangeur porte 5 en pied de Côtière). Cette augmentation peut être reliée en lien avec des emplois localisés dans les zones d'activités économiques bien connectée au système autoroutier.

Un équilibre entre emplois et actifs qui n'enraye pas la hausse des kilomètres parcourus

En dépit d'un équilibre relatif entre emplois occupés et actifs résidents (au nombre de 12 178 en 2021), ce qui constitue un ratio élevé et favorable en principe pour une mobilité à courte portée, les distances parcourues pour se rendre au travail ont considérablement augmenté, alimentant la production de gaz à effet de serre. En creux, cela traduit un fait majeur : les actifs du territoire n'occupent bien souvent pas les emplois proposés sur place.

Le poids de la voiture individuelle dans ces déplacements reste de fait élevée (78 % des flux domicile-travail en 2019), malgré l'existence d'un axe ferroviaire majeur (liaison Lyon / Ambérieu-en-Bugey / Genève) qui place les quatre gares TER du territoire à moins de 1/4 d'heure du cœur de la métropole lyonnaise (pôle d'échange Lyon part Dieu).

Chiffres clés

12 200 emplois totaux dont 8300 en ZAE (70 %)

14 établissements

> 100 salariés

Ratio emplois/population active

= 1

1/3 des emplois dans les ZAE de la porte de la Dombes

Part des ouvriers dans les emplois :

25 % (2 x supérieur à la Métropole de Lyon)

65,5 % des emplois dans les activités liées au commerce, au transport et aux services

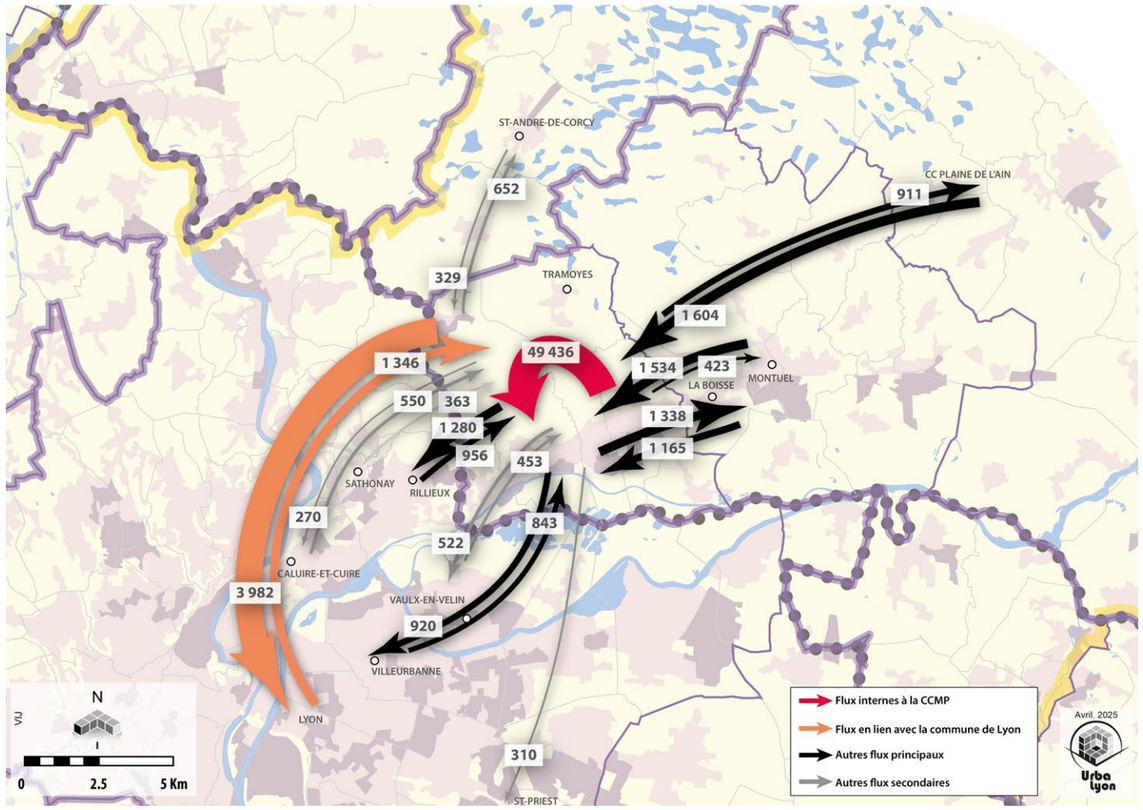
Distance moyenne domicile-travail

16 km en 2020

9 km 1968

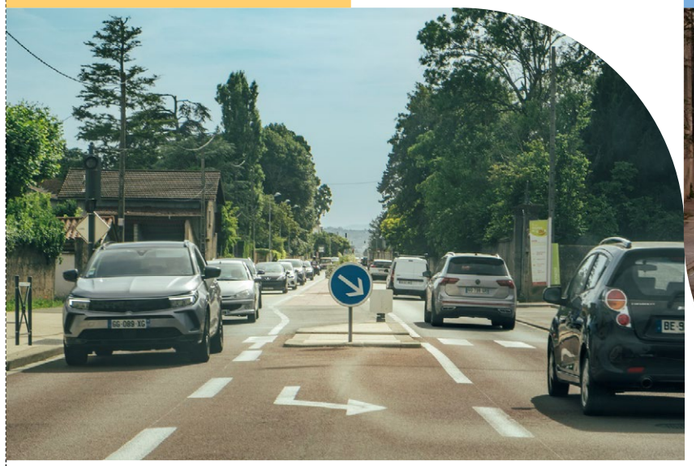
D'importants besoins en mobilité pour les habitants et actifs du territoire

Les flux journaliers enregistrés par la CCMP (15 000 personnes entrantes et 14 000 sortantes en moyenne) sont équilibrés et témoignent de l'attractivité du territoire. En revanche, ils mettent sous pression les infrastructures de transport (routières et ferroviaires).
L'offre en transport en commun est attractive pour certaines liaisons clés (vers Lyon ou Ambérieu-en-Bugey) quand d'autres peinent à concurrencer la voiture (vers Villeurbanne et Vaulx-en-Velin).



Flux tous motifs depuis/vers la CCMP
Enquête Déplacements Grand Territoire 2015

RD 1084 - BEYNOST



RD 1084 (route de Genève) à hauteur de Beynost.

NEYRON

Entrée ouest de Neyron :
des flux pendulaires importants.

Un potentiel pour développer des alternatives à la voiture

La moitié des déplacements (soit 49436 flux internes quotidiens recensés) se font à l'intérieur du territoire de la CCMP, ce qui témoigne d'un bon potentiel pour envisager le renforcement de l'offre de transport en commun et l'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes. Des efforts en ce sens ont déjà été faits par la collectivité depuis l'adoption du plan global de déplacements (PGD) en 2016 tels une politique de mise en accessibilité des points d'arrêts Colibri, un conventionnement avec les autocars Région de l'Ain (intégration des lignes autocars n°A32 et A71 dans l'offre de service Côtière Mobilité), le lancement d'un premier Plan de Mobilité Inter-entreprises (PDMIE) ZAC des Mallettes en 2024, la mise en place d'un service de location de vélos à assistance électrique en 2023 ou bien encore l'installation d'abris vélos dans les centralités ou près des équipements communautaires. Un aménagement cyclable de gare à gare a également été réalisé entre Miribel et Beynost.

Lyon représente **50 %** des flux domicile-travail liés à la CCMP

Les flux domicile-travail, structurants pour le dimensionnement des offres de transport aux heures de pointe, sont importants en lien avec Lyon (3982 flux quotidiens sortants / 1346 flux quotidiens sortants) mais aussi avec Rillieux-la-Pape et Villeurbanne (2200 flux sortants du territoire / 1799 flux entrants). Ils prédominent dans la mobilité vécue, car les salariés « pendulaires » font face à un système d'infrastructure en tension, tant pour ce qui concerne les transports collectifs (cohue sur les quais des gares, trains et autocars surchargés) qu'en ce qui concerne le transport routier, et les files de voiture ininterrompues sur les RD 1083 (route de Strasbourg) et 1084 (route de Genève). Il faut noter que la moitié des flux domicile-travail recensés en provenance ou direction de la CCMP sont en relation avec Lyon, et que les flux s'équilibrent quasiment sur les relations avec Rillieux-Villeurbanne, traduisant un fait : de nombreux salariés travaillant sur le territoire proviennent de la métropole lyonnaise.

75 %
Part des déplacements en voiture pour l'accompagnement des enfants en 2015

78 %
Part des déplacements domicile-travail réalisés en voiture en 2019

1 300
Nombre moyen de Lyonnais entrant chaque jour dans la CCMP

50 %
Part des déplacements internes à la CCMP

Le pôle commercial Leclerc offre toutes les facilités pour l'accès automobile.

BEYNOST

en synthèse

Un « système voiture » en question

La CCMP se distingue par une croissance démographique et économique soutenue. La population a doublé en 60 ans, pour atteindre 25 000 habitants en 2021. Cette évolution a engendré une augmentation des besoins en mobilité (+45 000 km supplémentaires parcourus quotidiennement pour les déplacements domicile — travail entre 2008 et 2019), et une modification de la structure des déplacements, notamment liée à l'arrivée de nouveaux habitants.

La dynamique économique de la CCMP, caractérisée par une croissance des emplois (+2,3 % entre 2014 et 2020), la présence de zones d'activités majeures, renforce la pression sur la mobilité. À cela s'ajoutent une importante densité de générateurs de mobilité et une série de projets en cours. Malgré le renforcement des offres alternatives sur le territoire, la voiture individuelle prédomine pour les déplacements domicile-travail (78 % en 2019) et tous motifs (61 % en 2015).

Les flux journaliers montrent des échanges relativement polarisés et équilibrés avec les territoires voisins (en moyenne 15 000 entrants et 14 000 sortants). L'intensité de ces échanges quotidiens met en tension les infrastructures de transport (routières et ferroviaires) et demande des efforts importants sur la politique de mobilité. La moitié des déplacements enregistrés sur une journée s'effectuent à l'intérieur du territoire de la CCMP, des déplacements de courte portée montrant de fait un potentiel pour le développement des transports collectifs (urbains et interurbains) et celui des modes actifs (marche à pied, vélo).

Des efforts ont été produits depuis l'adoption du premier plan global de déplacements (2016) pour réduire la place de la voiture individuelle, mais ils semblent aujourd'hui insuffisants au regard des besoins des habitants et des enjeux du développement durable.

Parking voiture sur le forum des sports : l'offre de stationnement est toujours largement dimensionnée.

SAINT-MAURICE-DE-BEYNOST

Les communes investissent en faveur des modes doux ; la voiture reste prégnante dans l'espace public.

BEYNOST

2.

Une accessibilité routière qui génère une forte dépendance à l'automobile

Le territoire de la CCMP profite d'une très bonne accessibilité au réseau routier et autoroutier, facilitant ainsi des pratiques de mobilité axées sur l'usage de la voiture individuelle. L'espace public est presque toujours favorable à la voiture (une grande majorité des voiries du territoire ne sont pas dotées de trottoirs). Les facilités de stationnement sont par ailleurs importantes, tant sur l'espace privé que sur les voiries et les parkings aménagés pour le public ; ces derniers couvrent ainsi à eux seuls plus de 40 hectares sur les communes en pied de côtière. Si la voiture impacte fortement l'environnement et la santé (accidentalité, rejets de polluants et de gaz à effet de serre, sédentarité), une tendance à la baisse se dessine, révélant les premiers signes d'un changement dans les habitudes de déplacements, mais aussi une dynamique de projets urbains qui se met progressivement en place, les communes s'engageant tour à tour dans des logiques de reconquête de leur centralité à l'image des communes de Saint-Maurice-de-Beynost (réaménagement de la route de Genève), de Miribel (projet cœur de ville), ou bien encore de Beynost (déménagement du Lidl).

Des facilités d'accès à l'automobile

Portée par la place importante accordée à la voiture dans l'espace public, la motorisation des ménages souligne leur dépendance à la voiture. Cette dépendance fait peser des contraintes financières sur les ménages aux revenus modestes voire en situation de précarité énergétique (plus de 10% selon les données récentes). Elle les cantonne à des solutions alternatives qui peuvent contraindre fortement leur mobilité, l'automobile étant un recours souvent nécessaire pour sécuriser de nombreux trajets du quotidien.

La part de la voiture régresse, mais reste le mode de transport dominant

La voiture reste le mode de transport dominant dans la mobilité quotidienne, même si sa « part de marché » régresse à mesure de la mise en place de solutions alternatives (création du réseau Colibri en 2012, premiers aménagements cyclables). Mesurée à intervalle de 10 ans par les enquêtes ménages déplacement conduites par Sytral Mobilités, la part de marché de la voiture a baissé de 14 points sur le territoire entre les deux dernières enquêtes (2006 – 2015), une évolution encourageante qu'il faudra confirmer (prochaine enquête planifiée en 2026). Les trajets domicile-travail quant à eux, restent polarisés par la voiture qui est le mode principal utilisé pour 77% des déplacements (2021). Cette part est stable depuis 10 ans (RP Insee).

Les courts trajets et les possibilités de stationnement : deux leviers importants

En termes de distances parcourues, 1/3 des trajets effectués en voiture chaque jour par les ménages de la CCMP sont inférieurs à un kilomètre, près de la ½ sont inférieurs à deux kilomètres, des distances compatibles avec l'usage de la marche à pied ou bien du vélo. Quant à l'offre de stationnement sur le territoire, elle incite à l'utilisation de la voiture. Ainsi, 50 hectares de poches de stationnement (UrbaLyon, 2024) soit 40 000 places ont été recensées sur le territoire, chiffre qui ne prend pas en compte le stationnement sur voirie et le stationnement privé (9 ménages sur 10 disposent d'une place de stationnement à leur domicile). L'importance de ces chiffres montrent qu'il est possible de contraindre la voiture sans pénaliser lourdement la mobilité quotidienne (marge de manœuvre). Les communes l'ont bien compris puisqu'elles mettent toutes progressivement en œuvre des plans de circulation qui contraignent davantage le stationnement automobile dans leur cœur de ville ou village.

Les communes cherchent à maîtriser le trafic routier

La densité du réseau routier permet d'assurer la fluidité des trafics, à l'exception notable de la rocade est et du nœuds des Îles, points d'engorgement majeurs vers la métropole lyonnaise, qui affectent le quotidien de nombre d'habitants obligés d'utiliser leur voiture, faute d'alternative crédible. En contrepartie, ce dense réseau routier irrigue les centralités urbaines du territoire et pénalise la vie locale : bruit, pollution aérienne, espaces publics réduits à la portion congrue sont autant de facteurs qui nuisent à la santé de la population et rendent difficiles la mise en œuvre de solutions d'apaisement des centres. Au demeurant, toutes les communes se sont engagées dans des politiques volontaristes de reconquête des espaces publics au niveau de leur centralité, dont les plus emblématiques sont l'opération cœur de ville de Miribel et le réaménagement de la route de Genève, programmé sur Beynost (2025/2026), engagé dès 2024 sur Saint-Maurice-de-Beynost.

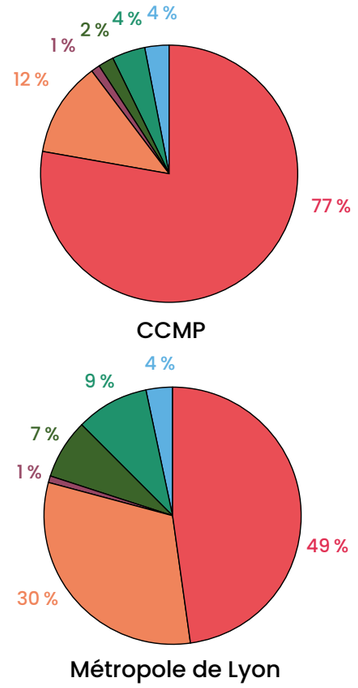
BEYNOST

La route de Genève à Beynost : une voie départementale à fort trafic ; une volonté partagée en vue d'une transformation en voie urbaine.

SAINT-MAURICE-DE-BEYNOST

Le réaménagement de la route de Genève à Saint-Maurice-de-Beynost.

Répartition des actifs selon le mode de déplacement
RP Insee, 2021



POURQUOI JE PRIVILÉGIE MA VOITURE AU QUOTIDIEN ?

- rapide
- indispensable (besoin professionnel)
- facile d'utilisation
- liberté des horaires
- offre de transport public inadaptée
- pas d'alternative

Un usage de l'automobile marqué tout besoin

En dehors des trajets entre le domicile et le lieu de travail, plus contraints (horaires fixes départ/arrivée, origine/destination imposée), ceux liés aux autres types de déplacements (achats, sport-loisirs, scolaires) sont encore effectués en majorité en voiture ou en voiture accompagnée. Cette préférence de la voiture pour les motifs « non imposés » révèle un levier d'action pour faire évoluer les pratiques de mobilité. Lorsque l'on est moins pressé par le temps ou bien que l'on a le choix de sa destination, il est plus facile d'opter pour les modes alternatifs à l'automobile.

MIRIBEL

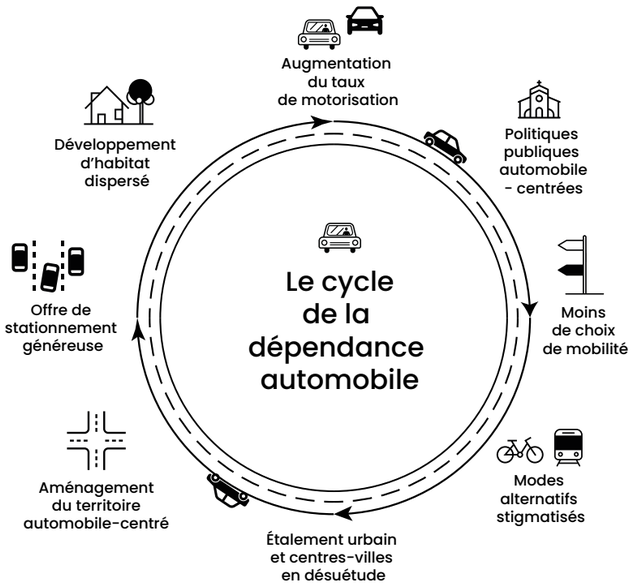
La rue Saint Martin à Miribel
> accompagner la mobilité scolaire, un sujet majeur.

La voiture concurrence la marche et le vélo sur les courtes distances

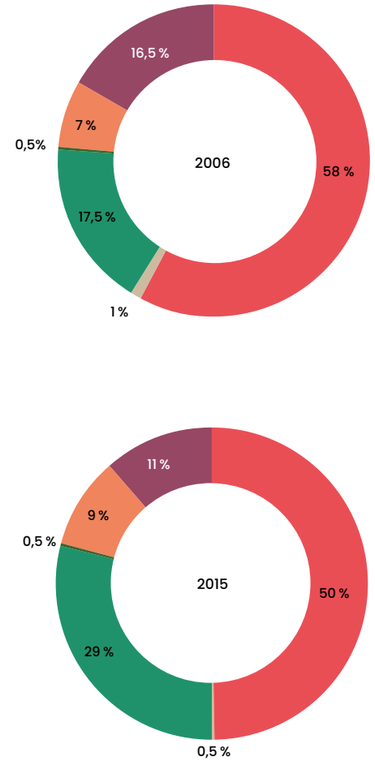
Au-delà des trajets domicile / travail, le recours à la voiture est marqué pour tous les autres motifs de déplacements. Selon la dernière enquête ménages, la moitié des déplacements pour des achats et le tiers des déplacements de loisirs étaient ainsi réalisés en voiture. De même, quand une personne doit être accompagnée vers son lieu de destination, trois fois sur quatre l'accompagnant est un automobiliste. Cette domination est également vraie sur les motifs de déplacement particuliers : 50 % des déplacements liés aux visites (familles, connaissances) sont réalisés en voiture.

La question centrale des publics scolaires

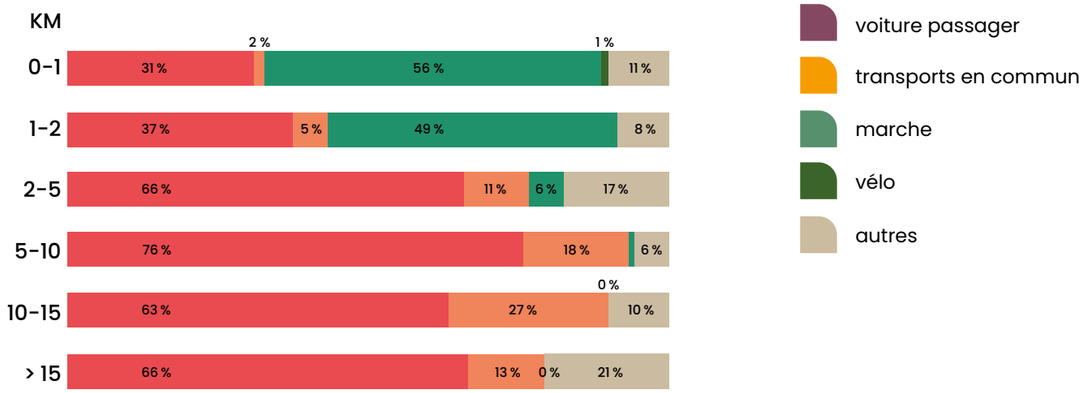
Il est notable que la proportion d'utilisation de la voiture varie en fonction du lieu de destination et de sa nature. Les pôles de soin et les administrations du territoire étant encore majoritairement implantés dans les cœurs urbains, cela influe sur les pratiques de mobilité : « seulement » 40 % des déplacements pour la santé ou les démarches administratives est ainsi effectué en voiture.
Mais un tiers des déplacements de proximité sont encore réalisés en voiture, et cette proportion est proche pour les déplacements de 1 à 2 kilomètres.



Parts modales des déplacements des habitants
EDGT Sytral M. 2015



Parts modales par distance de déplacements
EDGT Sytral M. 2015



Des pratiques de mobilité qui impactent la qualité de vie

Le transport routier constitue une source majeure de consommation énergétique, d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques. Il a des répercussions sur la santé et le bien-être.Les transports représentent pas moins de la moitié des émissions du territoire en équivalent CO_2. Dans le même temps, les objectifs définis tant au niveau national que régional pour réduire les impacts environnementaux et sanitaires du transport routier imposent des choix forts en termes de mobilité pour la collectivité.

Une baisse des consommations attendue

En 2021, les données fournies par l'observatoire régional Climat Air Énergie (ORCAE) d'Auvergne-Rhône-Alpes montrent que les acteurs du territoire (habitants, entreprises, administrations, salariés, équipements) ont « consommé » 991 gigawattheures (GWh) dont 36 % étaient liés aux transports. Cela correspond à une consommation de 40 MWh par habitant alors que la moyenne régionale s'élève à un peu de moins de 26 MWh. À l'horizon 2035 visé par le Plan de mobilité simplifié de la CCMP, -25 % de baisse de la consommation énergétique par habitant est attendu.

La mobilité routière : un impact sur la santé

Ces valeurs ne sont pas sans impact sur la santé des habitants : maladies respiratoires, cardiovasculaires, asthme… les impacts de l'exposition à la pollution atmosphérique sont de mieux en mieux caractérisés et identifiés comme des atteintes sanitaires majeures. Sur le territoire de la CCMP, les émissions de polluants diminuent, mais les dépassements demeurent.
Sur les axes départementaux, 85 % de la population est exposée à des niveaux d'oxyde d'azote supérieurs aux recommandations et 1/3 exposé au bruit.
L'accidentologie routière est également présente.

La marche et le vélo sont bénéfiques pour la santé

La pratique régulière de la marche ou du vélo prévient certaines pathologies chroniques (maladies cardiovasculaires, obésité, diabète ou maladies respiratoires), a des effets sur le bien-être (sommeil, anxiété, stress) et sur l'accidentologie. L'exemple de l'évaluation des coûts / bénéfices des actions mises en place sur le territoire grenoblois (projet Mobil'Air) démontre d'importants bénéfices sanitaires, mais également des bénéfices liés très élevés, en lien avec l'augmentation de l'activité physique. Sur le plan économique, le bilan est également très positif, tant pour la collectivité que pour l'usager.

Chiffres clés

POLLUTION ET SANTÉ
2021, source Orhane[3]

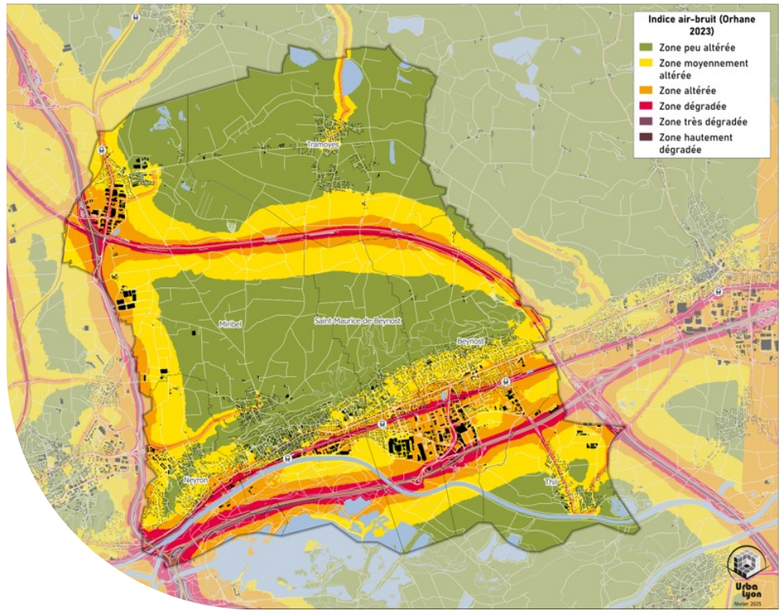
1/4 du parc automobile CCMP = Véhicules Criter' 3, 4 ou 5

1/3 de la population exposé à des nuisances sonores importantes.

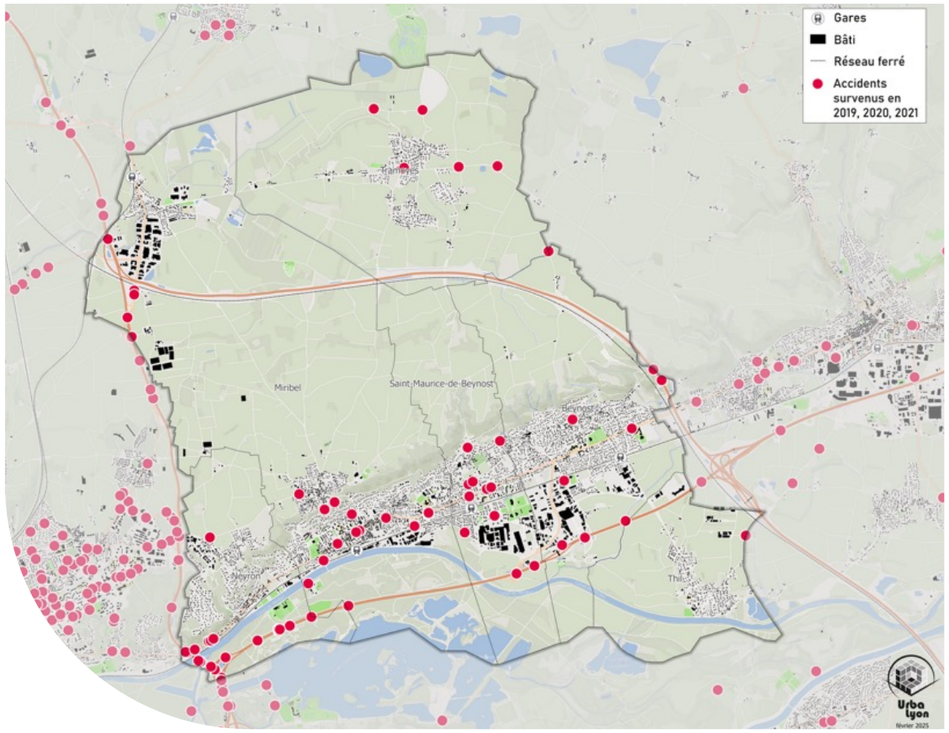
ACCIDENTOLOGIE ROUTIÈRE (2019/2022) :

97 blessés **5** décès

8/10 Le nombre de parents qui estiment les itinéraires piétons/vélos dangereux pour leurs enfants. *(Moby, 2023)*



Indicateur air/bruit.
2021, source Orhane[3]



Base de données Annuelle des Accidents Corporels de la circulation routière.
BAAC[4]

3. Observatoire Régional Harmonisé Auvergne Rhône-Alpes des nuisances environnementales.

4. Base de données Annuelle des Accidents Corporels de la circulation routière.

L'avenue des Balmes à Miribel : l'espace public encore largement dédié à la voiture.

MIRIBEL

L'A46 à la hauteur du nœud des Îles, point névralgique du système routier.

A46

en synthèse

Un aménagement du territoire qui crée une dépendance à l'automobile

L'accessibilité routière, l'aménagement du territoire et la conception des espaces publics, conjugués à la forte motorisation des ménages de la CCMP contribuent à l'ancrage de l'automobile individuelle dans les pratiques de mobilité au quotidien. La voiture reste largement utilisée pour tous les motifs et distances de déplacements, y compris pour 1/3 des trajets de moins d'un kilomètre, même si des améliorations sont notées en relation avec les politiques publiques conduites les 15 dernières années (Colibri 2012, PGD 2016, projets de renforcement des centralités plus récemment).

La prépondérance de la voiture demeure. Elle entraîne des impacts environnementaux et de santé publique majeurs (bruit, pollution, accidentalité, sédentarité, dépendance aux énergies fossiles).
Les trajectoires imposées par les pouvoirs publics de réduction de ces impacts, notamment l'horizon de décarbonation fixé par la loi, nécessitent des choix forts de la part de la collectivité pour développer les modes les moins carbonés. Ainsi la France s'est engagée dans une Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) en 2015 (revue en 2020) pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Le pays s'est engagé avec ses partenaires à réduire de 55% les émissions européennes de gaz à effet de serre d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050.

En gare de Miribel le matin,
les voyageurs prennent leur train pour Lyon.

MIRIBEL - GARE

3.

Une importante offre de mobilités alternatives à la voiture solo

Les dynamiques vues dans les pages qui précèdent, malgré la prégnance du « système auto », montrent une diminution relative de l'usage de la voiture depuis quelques années et une hausse de la pratique de la marche et surtout des transports collectifs. À titre d'exemple, les quatre gares TER du territoire ont enregistré en 2023 978 000 voyages, soit une hausse considérable de 230 000 voyages depuis 2015. Dans le même ordre d'idée, les lignes autocars n°A32 et A71 Transport de la Région de l'Ain, par ailleurs conventionnées avec le réseau Colibri, pèsent pour la moitié (390 000 voyages / an en 2024) de la fréquentation annuelle de l'ensemble des 32 lignes autocars du département et ont fait l'objet de récents ajustements d'offre pour faire face à la croissance de la clientèle (y compris pour les services scolaires spéciaux). De même, en 2023, le réseau Colibri a accueilli en moyenne 75 voyages journaliers de plus qu'en 2021 (enquête Tryom, 2023).

Ces résultats encourageants, dans un contexte de décarbonation nécessaire des mobilités, montrent que la baisse de l'usage de l'automobile est déjà engagée. Reste à la collectivité d'accompagner et amplifier cette tendance favorable. Pour ce faire, la CCMP peut s'appuyer sur un large panel d'offres en mobilité dont le potentiel doit être optimisé s'il veut couvrir l'ensemble des attentes des clients et usagers.

MIRIBEL- CENTRE

L'arrêt de transport en commun Miribel Centre,
une station de correspondance importante.

Une desserte par les transports collectifs de bon niveau

Principal atout du territoire, le réseau Colibri, mis en place en 2012, a trouvé progressivement sa place dans les pratiques de mobilité des habitants.
Le réseau est aujourd'hui bien connu et identifié. Il a totalisé 465 voyages chaque jour en 2023 et voit sa fréquentation et son nombre de titres s'améliorer à la rentrée 2024, rentrée qui a connu deux innovations : la possibilité d'acheter des tickets à l'unité ou en carnet via une application mobile, la possibilité de payer par carte bancaire à bord des bus. En termes d'interconnexions avec les réseaux voisins des améliorations ont été apportées : mise en place de titres intermodaux en octobre 2023 (gamme T'Libr) et desserte du forum des sports et du centre commercial par le réseau Tico en mars 2025.

Une refonte du réseau Colibri

L'enquête conduite sur le réseau en 2023 a relevé des performances inégales. En matière de matériel roulant, le confort voyageur semble pénalisant en raison de passages contraints sur certaines lignes (étroitesse des rues traversées, stationnement gênant, passages à niveau). Le maillage offert par un réseau qui propose à ce jour quatre lignes régulières – un chiffre important si l'on considère la petite taille du territoire – pénalise les temps de parcours et nuit à la fréquence de passage.
Par ailleurs la visibilité des arrêts n'est pas toujours optimale, un point qui a fait l'objet d'un schéma de mise en accessibilité en coordination avec les gestionnaires de voirie. Mais des efforts restent à faire (bornes information voyageur, jalonnement).

Bus Colibri sur la ligne 2 (rue du Rivage - Miribel).

Pour faire face à ces problèmes, une optimisation du réseau a été décidée par les élus de la CCMP en juillet 2024 via le vote d'une délégation de service publique (DSP) accordée pour une durée de 6 ans à la société Kéolis Autocars Planche. Le délégataire est intéressé aux recettes et bénéficie de prérogatives renforcées pour améliorer le réseau en continu.
Des bornes d'information voyageurs vont par ailleurs équiper les principaux points d'arrêt du réseau.

Un réseau qui s'adapte aux besoins des usagers et non l'inverse

En septembre 2025, afin de prendre en compte ses faiblesses initiales, une refonte du réseau est prévue : une ligne régulière (au lieu de quatre) au cadencement et à la lisibilité renforcée, connectée au réseau TCL à Rillieux-Sermenaz sera complétée par une offre de transport à la demande (TAD) dynamique plus adaptée au contexte périurbain du plateau (Les Échets, Neyron, Tramoyes) ou à certains secteurs (zone d'activité Tuillière-Traille). Le TAD dynamique doit permettre des dessertes adaptées au besoin des usagers et non pas l'inverse (des usagers qui s'adaptent à des lignes peu fréquentes au parcours contraint), un calage avec l'horaire du train visé, des temps de parcours et des trajets optimisés.

Chiffres clefs

LE RÉSEAU COLIBRI
(Tryom - 2023)

40 % des trajets concentrés
sur la ligne principale L1

60 %
des déplacements
Colibri concentrés à Miribel

Près de la moitié (45 %) de la clientèle emprunte le Colibri
le samedi pour se rendre à la zone commerciale

40 %
des usagers
a moins de 18 ans

LA FRÉQUENTATION DES ARRÊTS
(Jours de semaine)

235 voyages
Miribel Centre

60 voyages
Gare des Échets, Trêve, Anne Franck

40 à 50 voyages
Rillieux-Semailles, Louis Armstrong
Zone commerciale des Baterses

25 à 30 voyages
Place de la République
Saint-Maurice-de-Beynost Mairie,
Mas Rillier Centre, Gare de
Saint-Maurice-de-Beynost

FOCUS RENTRÉE SEPTEMBRE 2024

+ 18 %
de recettes

+ 800
validations

LYON PART-DIEU

Le train de 8h pour Ambérieu
(départ Lyon-Part-Dieu) : cohue d'un jour ordinaire.

Chiffres clefs

LE RÉSEAU TER AUJOURD'HUI

Gare de Miribel

1187 voyages / jour
1117 en 2022

Gare de Beynost

991 voyages / jour
905 en 2022

Gare de Saint-Maurice-de-Beynost

783 voyages / jour
773 en 2022

Gare des Échets

662 voyages / jour
607 en 2022

LES ATTENTES DES USAGERS

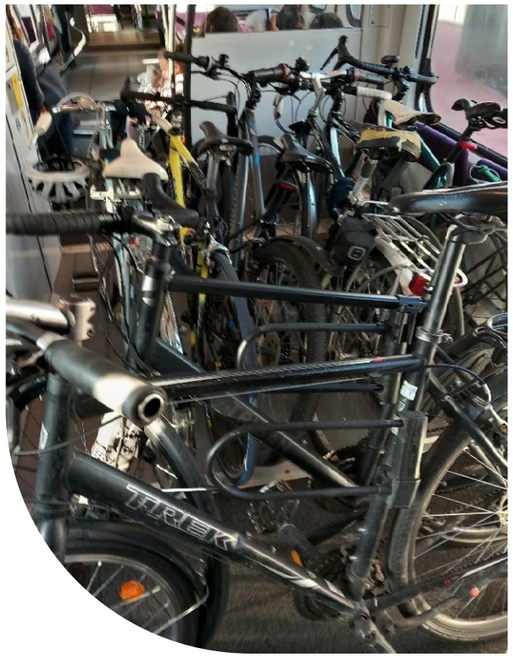
Des horaires mieux adaptés

Plus de trains le soir

Améliorer la fiabilité
(retard important, suppression intempestive, panne, grève)

Renforcer
la capacité des trains

Des solutions pour le
trajet gare > lieu de travail



À bord du train Lyon Ambérieu : le vélo, solution privilégiée pour le trajet gare > lieu de travail.

Une desserte interurbaine densifiée mais fragilisée : le train

Les fréquentations des gares TER du territoire sont en très forte hausse depuis 2015, témoignant d'une utilisation du train croissante par les habitants et les salariés. La SNCF comptabilise près d'un million de montées / descentes en 2023 sur les quatre gares du territoire, soit une progression de plus de 25 % par rapport à 2015. Miribel est la gare la plus fréquentée avec plus de 300 000 voyageurs, suivie de près par la gare de Beynost (près de 270000), Saint-Maurice-de-Beynost (210000) et Les Échets (180000). Beynost et Saint-Maurice-de-Beynost ont connu les plus fortes hausses avec respectivement + 40 % à + 50 % entre 2015 et 2023.

Une offre perçue comme plus fragile

La croissance de la fréquentation dissimule des fragilités de l'offre ferroviaire. Les difficultés d'exploitation dégradent la fiabilité de l'offre (indicateurs de ponctualité en-deçà de la moyenne des TER de la région).
Les fréquences et la capacité du matériel roulant sont loin des standards d'un système « RER ». Ces faiblesses conduisent à une inadéquation entre croissance de la demande et capacités aux heures de pointe, impactant le confort voyageur ainsi que la capacité d'emport, du vélo notamment.

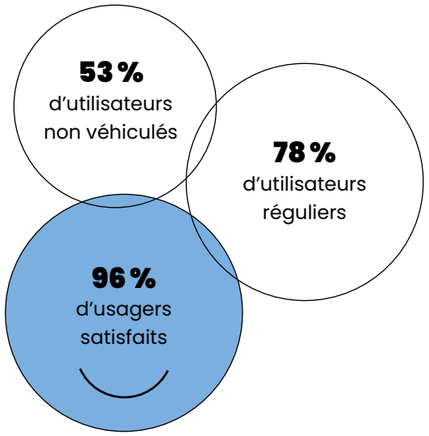
Un manque de trains en début de matinée, en soirée et en « contre-pointe »

L'offre est très concentrée sur l'heure de pointe en direction de Lyon. Or, l'attractivité de la CCMP induit une demande quotidienne depuis Lyon vers la CCMP de plus en plus forte, non satisfaite par une offre dégradée en contre-pointe. Il faut noter que des évolutions des modes de vie bouleversent l'organisation quotidienne et le dimensionnement des offres. Les modes de travail évoluent (télétravail, horaires fluctuants, postes à mission, etc..) et les besoins en mobilités tous motifs sont prégnants en dehors des heures de pointe. Amplitude et fréquences aux heures creuses sont ainsi de plus en plus structurantes pour la qualité de l'offre. En heure creuse en direction de Lyon, la fréquence dépasse pourtant aujourd'hui les 45 minutes. Et en direction d'Ambérieu elle atteint les deux heures (aucun train Lyon > Ambérieu entre 8h12 et 10h12 par exemple). Le manque d'offre tôt le matin et tard le soir est également un problème majeur (quel que soit le sens).

A71 - DAGNEUX

La ligne A71 Dagneux <> Lyon : une desserte structurante du réseau de cars départementaux.

ENQUÊTE DE SATISFACTION
LIGNE A71 - 2024



CE QUI PEUT ÊTRE AMÉLIORÉ

- L'information en cas de perturbation
- Le nombre de passages quotidiens / le cadencement
- La vitesse commerciale

La desserte par les cars Région de l'Ain : une offre intéressante

En complément d'une offre ferroviaire parfois défaillante, les lignes A32 (Bourg-en-Bresse – Lyon Presqu-Île) et A71 (Dagneux – Lyon), permettent, via la route de Genève, un accès direct au cœur de Lyon (Hôtel Dieu) en desservant Rillieux-la-Pape et Caluire. Les quatre communes sur l'axe de la route de Genève disposent de cette offre, dont Neyron-bas, non desservi par une gare. Bien qu'en heure de pointe, ces cars restent bien moins attractifs que le TER avec des temps de parcours allant de 45 minutes à 1h (depuis Beynost vers Lyon le matin, depuis Lyon vers Beynost le soir), ils offrent une amplitude horaire, un cadencement et un maillage territorial sans commune mesure avec le train.

La ligne A71, épine dorsale du réseau

L'offre est majoritairement portée par la ligne A71, et est particulièrement concentrée sur l'heure de pointe, avec un renforcement récent de l'offre (automne 2024 puis janvier 2025) qui a concerné les cars scolaires (desserte du Lycée de la Côtière et des Collèges Louis Armstrong et Anne Franck). En semaine, 10 courses sont proposées vers Lyon entre 6h et 9h (5 dans le sens opposé), 8 courses depuis Lyon entre 17h et 19h (4 dans le sens opposé). Sur ces créneaux, le car constitue un complément indispensable au train.

La ligne A32, en renfort de l'offre

La ligne A32 effectue la liaison Bourg-en-Bresse / Lyon. Même si elle n'est pas cadencée avec l'A71, elle vient étoffer l'offre de service sur le territoire. Les deux lignes pouvant être utilisées indifféremment grâce à une convention d'affrêtement CCMP / Région qui permet aux clients Colibri d'utiliser les autocars des lignes interurbaines régulières sur la section Beynost <> Neyron.
De même, le trajet interne au territoire est possible sans titre Colibri au prix modique d'1€ (2,20 € pour relier Lyon Bellecour). L'offre de services A32-A71 est d'ailleurs intégrée dans l'offre Colibri et dans les plans du réseau, même si la signalétique reste disjointe.

L'équipement progressif des autocars en racks doit permettre à terme l'emport des vélos et une meilleure intermodalité.
Un programme pluriannuel d'amélioration du mobilier urbain et d'installation d'abribus aux arrêts stratégiques est par ailleurs planifié pour améliorer le confort d'attente.

	A71	A32
Trajet	**Dagneux – Lyon**	**Bourg-en-Bresse – Lyon**
Amplitude horaire en semaine	4 h 50 – 21 h	6 h – 19 h 30
Fréquence en semaine	15 ou 30 min en pointe 1 h en creux	1 h à 2 h 8 A/R jour (+1 partiel)
Amplitude horaire le samedi	4 h 50 – 21 h	8 h 30 – 20 h
Fréquence le samedi	30 minutes en pointe	4 trajets
Amplitude horaire le dimanche	8 h – 19 h	9 h – 18 h
Fréquence le dimanche	1 h	2 bus dans la journée

Train en gare des Échets.

LES ÉCHETS

en synthèse

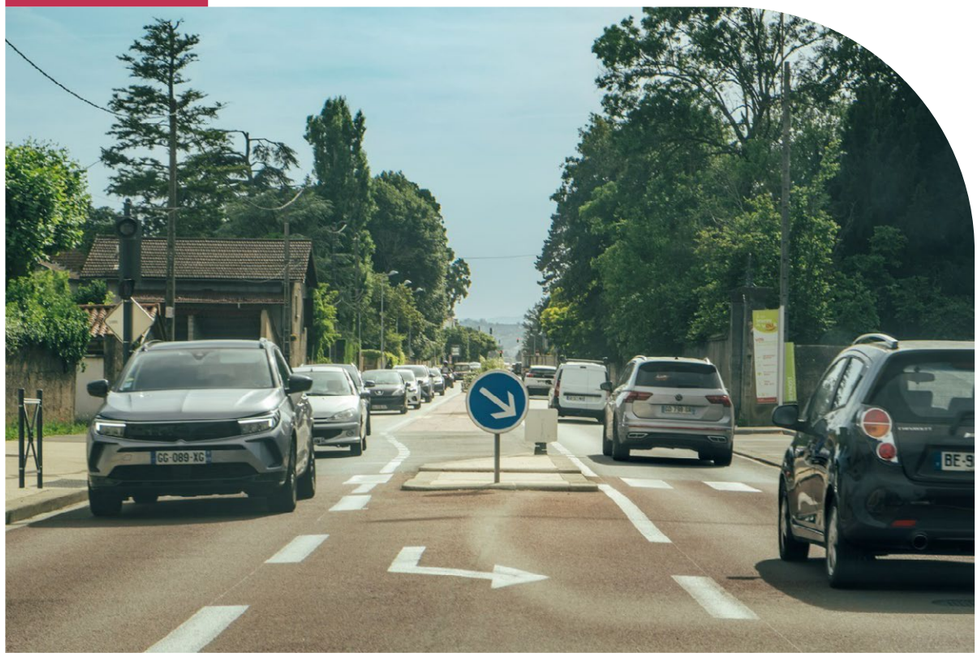
Un potentiel de transport collectif à valoriser

Le réseau Colibri est un atout central pour la CCMP. Aujourd'hui, la faiblesse des fréquentations, la subsistance de zones blanches dans son maillage et des problèmes d'intermodalité, de cheminements piétons et de qualité de service le pénalisent. Mais les évolutions récentes (introduction gamme T'Libr, open payment) et l'optimisation annoncé pour septembre 2025 (ligne Côtière cadencée, 1ères bornes d'information voyageurs + TAD dynamique dans tous les points d'arrêt excentrés) doit permettre de pallier les principales difficultés rencontrées. Concernant l'offre ferroviaire, si les fréquentations sont en très nette hausse depuis 2015, le nombre et la capacité des trains sont encore jugés très nettement insuffisants par les usagers malgré le renforcement d'offre effectuée dans les années 2010 (premier cadencement / diamétralisation Saint-Étienne <> Lyon <> Ambérieu-en-Bugey. Cette offre aujourd'hui ne permet pas de faire face à la croissance de la demande et aux attentes de la clientèle tant en termes de qualité que de fiabilité du service.

Pour pallier ces problèmes, la Région en tant qu'autorité organisatrice continue de renforcer l'offre autocars (lignes régulières et scolaires) pour faire face à l'accroissement de la demande et pour répondre aux besoins de mobilité internes à la Côtière, notamment pour les scolaires et les actifs.

La desserte en transports collectifs et ferroviaires de la CCMP peut, pour finir, être qualifiée de bonne, mais de nombreuses attentes en mobilité restent insatisfaites comme le montre les différentes enquêtes usagers. Des efforts doivent être engagés pour améliorer l'efficacité, la fiabilité et l'accessibilité des services, ainsi surtout que pour renforcer l'intermodalité entre les modes (tarification, information, connexions).

BEYNOST



Route de Genève (traversée de Beynost) voit passer plus de 13000 voitures quotidiennement.

MIRIBEL

Route de Strasbourg, un axe routier majeur entre Lyon et Bourg-en-Bresse qui traverse de part en part le pôle urbain des Échets.

Le réaménagement du réseau routier

Les axes routiers portent des enjeux importants en termes de complémentarité entre les modes et de développement de la vie urbaine. Et la cohérence des aménagements en traversée urbaine est un enjeu clef pour le territoire. À l'exemple du réaménagement engagé sur la commune de Saint-Maurice-de-Beynost sur la route de Genève, les collectivités cherchent à donner davantage de place aux piétons, aux cycles et au végétal, sans pénaliser les transports en commun.

LES ATTENTES DES USAGERS

Sécurisation de la route de Genève de Miribel à Rillieux

Plus de voies dédiées au vélo
(la route de Genève est inadaptée et les tronçons prévus restent discontinus)

Les passages pour piétons sont très étroits et les automobilistes circulent trop vite. Se déplacer à pied sur cette voie publique est très dangereux !

La route de Genève

Colonne vertébrale de la côtière, la route de Genève est un maillon essentiel du système local de mobilité. L'enjeu majeur pour le territoire est le réaménagement de cet axe dans les traversées de ville, pour qu'il devienne une véritable « voie urbaine » qui relie les centralités urbaines de la côtière entre elles, qui les irrigue et permette le développement d'une vie urbaine à ses abords.

Le besoin d'une vision partagée

Le besoin d'une vision d'aménagement partagée est rapporté par tous les acteurs, et l'intercommunalité aura un rôle d'impulsion à jouer en ce sens. Le projet de requalification de la RD 1084 en « avenue urbaine», sur l'ensemble du tronçon de Saint-Maurice-de Beynost pose d'ores-et-déjà une première pierre dans la définition d'une vision intercommunale et d'une unité d'aménagement sur l'axe.

La voirie d'intérêt communautaire (VIC)

Quasi-parallèle à la route de Genève, la Voirie d'intérêt communautaire offre la possibilité d'une forte capacité d'action pour la CCMP. Elle connecte la RD 61b et la zone commerciale de Beynost au chemin de la Traille (Neyron) en passant par les rives du canal du Rhône de Miribel. Cette voie traverse par le sud les cinq communes de la côtière. Les élus de la CCMP ont décidé en 2024 d'engager les premiers travaux pour la réalisation d'une voie modes doux.

MIRIBEL CENTRE

Le réaménagement de la place Jean Moulin à Miribel en 2025 : une opération pilote.

MIRIBEL SAINT-MARTIN

Les cheminement piétons sont parfois difficiles dans les cœurs de village (rue de Claire Combe à Tramoyes).

LE REGARD DES USAGERS

Les trottoirs ne sont pas adaptés

À pied, ici, tout est long

Les trottoirs sont inaccessibles avec mon fauteuil roulant

La vitesse des voitures est excessive

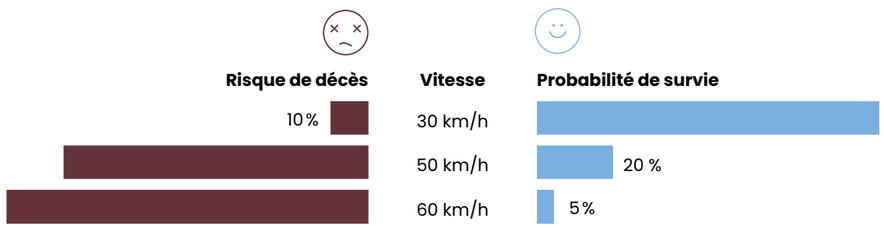
Il faut un meilleur partage de l'espace public

Chiffres Clés

9/10
élèves résident à moins de 2 km de leur école

41 %
des élèves résidant à moins de 500 m de leur école y sont conduits en voiture

Risque de mortalité pour un piéton selon la vitesse d'impact



Un environnement urbain peu propice à la marche à pied

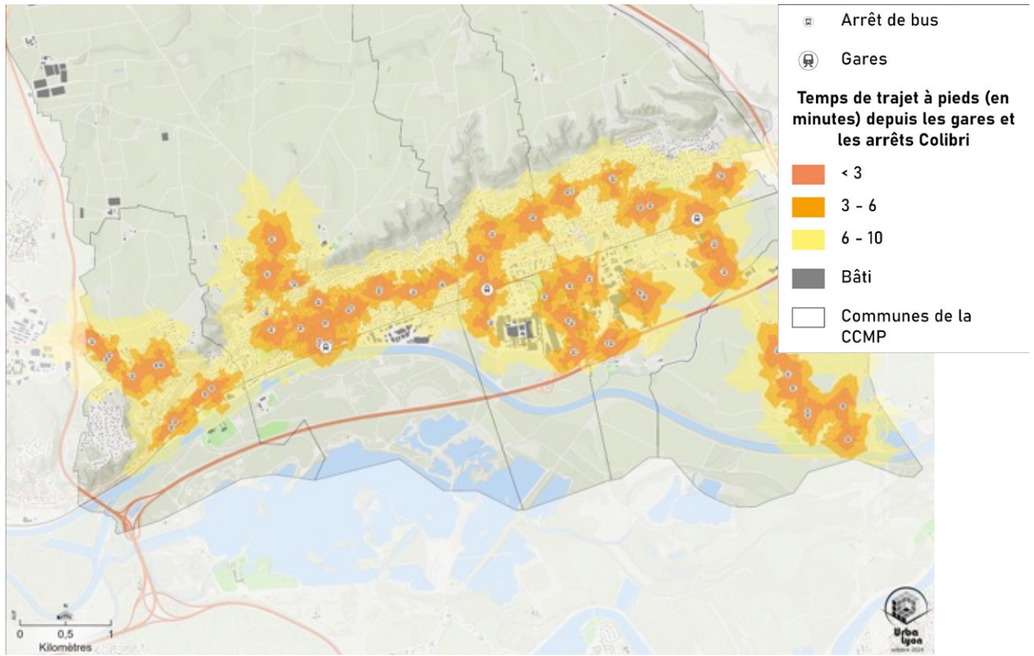
L'amélioration des conditions dans lesquelles se pratique la marche à pied dans l'espace public est nécessaire pour maintenir la bonne santé des populations, réduire l'accidentalité et améliorer les conditions de mobilité des personnes vulnérables (personnes à mobilité réduite, jeunes publics, séniors).
Le confort du piéton est aussi un enjeu pour l'amélioration du cadre de vie.

Un territoire qui se densifie

La structure du territoire offre d'importantes opportunités pour le développement de la marche à pied, pour peu que les aménagements nécessaires soient entrepris. Avec une densité moyenne qui approche désormais les 400 habitants au km² (2022) et des arrêts de transport en commun, notamment les gares TER, situés très majoritairement dans les parties denses du territoire, la situation est plutôt favorable pour développer la marche.

Des politiques d'urbanisme (PLU) qui évoluent

Des efforts de densification sont entrepris par les communes au travers de leurs plans locaux d'urbanisme, et des actions de maintien des équipements dans les centres-villes se développent, politiques publiques qui concourent à faciliter la marche à pied. Aujourd'hui, avec 70 % des habitants à moins de 10 minutes à pied d'un établissement scolaire, et 43 % à moins de 10 minutes d'une centralité, le potentiel de développement de la marche est considérable.



Temps de trajet à pied depuis les arrêts de transport en commun (zoom conurbation de la Côtière).

CHIFFRES CLÉS

2%
des déplacements
domicile
travail à vélo
(2022)

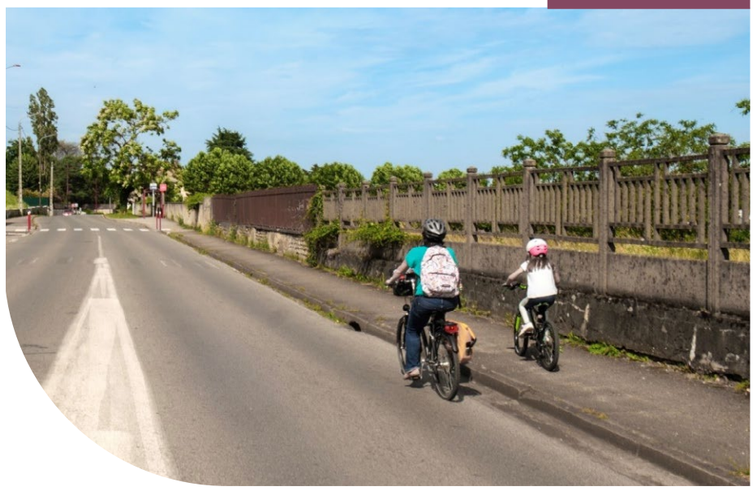
500 stationnements vélos
prévus à l'horizon
2026/2027 au droit
des générateurs
de déplacements

65 vélos électriques
accessibles
en location longue durée
(service CCMP Co'Vélo)

LES ATTENTES DES USAGERS

- Stationnements vélo
- Sécurisation
- Qualité des aménagements
- Matérialisation/visibilité des itinéraires
- Besoin de pistes cyclables

NEYRON



Le trottoir est souvent une solution pour les cyclistes (Neyron)

Les aménagements cyclables ne sont pas toujours sécurisés.

NEYRON HAUT - RD 71

Le besoin de renforcer les itinéraires et services en faveur du vélo

Selon les données disponibles, la pratique du vélo est très faible sur le territoire de la CCMP. Cet usage est contradictoire avec son potentiel compte tenu du contexte relativement urbain du territoire et du volume des déplacements internes de courte distance. Les capacités d'accès à vélo sont particulièrement hautes : tous les habitants ont accès à vélo en moins de 10 minutes d'un arrêt autobus ou d'une gare TER, 93% aux établissements scolaires, 67% aux centralités de proximité. Même les polarités voisines (La Boisse, Rillieux-la-Pape, Caluire-bas) sont atteignables en 15 à 30 minutes à vélo, sous réserve d'aménagements adaptés.

Un manque d'infrastructures continues et sécurisées

Seuls 29 kilomètres, sur 280 kilomètres linéaires de voiries routières, sont équipés d'aménagements cyclables, dont 13 km de pistes. L'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée entre les gares de Miribel, Saint-Maurice-de-Beynost et Beynost témoigne de l'ambition de la collectivité. Néanmoins, les aménagements existants, bandes cyclables le long de la chaussée, sont peu lisibles et de faible qualité. Discontinus, ils ne permettent pas de disposer d'une armature cyclable unifiée.

Pas d'itinéraire lisible en traversée de territoire

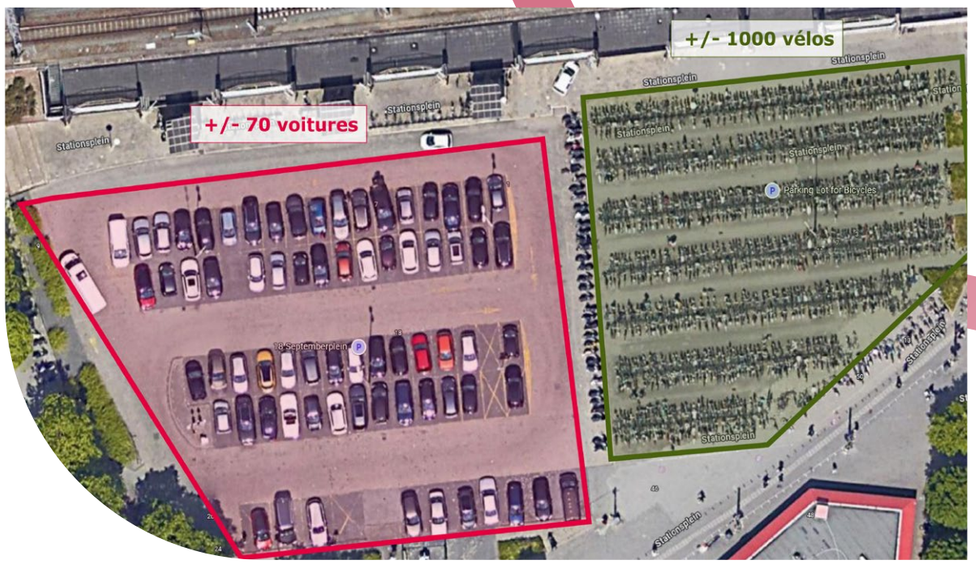
La route de Genève propose uniquement une bande cyclable étroite et morcelée, qui s'arrête aux portes de Neyron côté ouest. Le long de la voie ferrée Lyon - Genève, des aménagements complémentaires existent, mais la discontinuité de la trame viaire ne permet pas d'assurer un itinéraire d'un seul tenant.

Le chemin de halage et à la future voie lyonnaise N°6

Vers l'ouest, l'aménagement du chemin de halage le long du canal du Rhône de Miribel est un sujet clé, et sa connexion avec la Voie lyonnaise 6 est une attente forte exprimée par les populations. Cette continuité pourrait déboucher directement sur la VIC, sur laquelle un aménagement cyclable en site propre est lancée (voir infra), garantissant un parcours direct et rapide parallèle à la route de Genève.

Nombre d'abris vélos
en progression, le niveau
d'équipement s'améliore.

BEYNOST- GARE



Occupation de l’espace : Voitures vs Vélos

MIRIBEL SAINT-MARTIN

L’avenue Henri Deschamps réaménagée
au profit des modes doux.

en synthèse

Le besoin d’un nouvel équilibre modal sur l’espace public

Le réseau de voiries du territoire de la CCMP manque d’une vision d’ensemble nécessaire pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité. Certains axes routiers (RD 38, RD 82 et RD 71a notamment) et la route de Genève mériteraient d’être aménagés pour intégrer les cyclistes et assurer leur sécurité.
La Voirie d’intérêt communautaire pourrait quant à elle renforcer l’accessibilité multimodale en offrant des alternatives sûres pour les piétons et cyclistes, complémentaires à la route de Genève.

Bien que la pratique de la marche à pied ait augmenté, les infrastructures piétonnes sont encore insuffisantes même si la situation s’améliore.
Et l’environnement urbain reste orienté vers la mobilité automobile, notamment pour ce qui concerne la gestion du stationnement.
En ce qui concerne le vélo, le potentiel est fort mais l’usage encore faible, la discontinuité et la mauvaise qualité des infrastructures pénalisant la pratique.

Les ambitions de la CCMP en faveur des modes actifs sont fortes avec l’augmentation du linéaire de pistes (réalisation de la liaison gare à gare et premiers aménagements sur la VIC) et l’accroissement du nombre des places de stationnements-vélo (La Chanal, siège administratif, AMD). Elles sont relayées par d’autres acteurs (communes, SNCF Gares et Connexions, entreprises plus ponctuellement), mais il manque une stratégie d’ensemble, à laquelle le PdMS pourrait remédier.

FOCUS LA MOBILITE COLLABORATIVE

Les services de mobilité collaboratifs[5]

Au vu de la concentration des flux de déplacement quotidiens sur quelques corridors stratégiques (Les Echets > Lyon, Tramoyes > Lyon, Beynost > Lyon), le covoiturage est une solution de mobilité potentiellement très attractive. Pourtant, le taux de remplissage actuel des véhicules est extrêmement faible. Augmenter le taux de remplissage des véhicules impose la mise en place d'un éco système favorable à la mutualisation des déplacements. Cela nécessite une augmentation de l'attractivité des temps de parcours pour les covoitureurs par des aménagements dédiés sur ces axes structurants. La création de ligne virtuelle de covoiturage montre également des résultats intéressants pour favoriser la pratique.

Le covoiturage : un potentiel sous-exploité

Dans le panel des offres de mobilité, le covoiturage montre de forts potentiels de réduction des kilomètres parcourus en voiture, pour des niveaux d'investissements relativement faibles pour les collectivités. Aujourd'hui, à l'échelle nationale, le covoiturage ne représente encore que 3 % des déplacements mais en termes de décarbonation des mobilités, c'est le mode de transport qui présente le potentiel de décarbonation le plus intéressant économiquement. Au niveau national, le covoiturage est porté par des financements publics et des aménagements dédiés sur les axes structurants. Un tronçon a d'ailleurs été aménagé en mars 2025 par APRR entre Beynost et Lyon sur l'A42.

Un territoire propice au covoiturage de proximité

L'enquête réalisées en 2024 par le bureau d'étude Ecov révèle une pratique existante du covoiturage de proximité à destination principalement de Lyon. Ce covoiturage qui pourrait être réalisé quotidiennement pour se rendre sur son lieu de travail/ études ou en revenir bénéficie d'une image positive. CCMP prévoit de déployer des Plans de Mobilité inter-Entreprises dans ses zones économiques notamment pour accroître cette pratique vertueuse (premier PDMIE en 2023 sur la ZAC des Malettes).

L'autopartage, une solution pour le territoire ?

Aucun service d'autopartage n'est implanté à ce jour sur le territoire de la CCMP. Son développement peut pourtant offrir une alternative à la possession d'une voiture personnelle et réduire l'usage individuel. Ces services, bien établis dans les zones urbaines denses, doivent encore trouver leur équilibre en zone périurbaine. Dans le contexte de la CCMP, les capacités de stationnement et les règles inscrites dans les PLU (souvent deux places de parking privatives pour les appartements familiaux dès 80 m²) constituent des freins puissants à ce type de mobilité.

5. Les services de mobilité collaboratifs ou mobilités partagées désignent la mise à disposition du public de moyens de transports habituellement individuels (France Mobilités, 2024).

SAINT-MAURICE-DE-BEYNOST

Le parking du Pilon : 80 places aménagées en 2015 par la CCMP pour les covoitureurs volontaires.

Chiffres clés

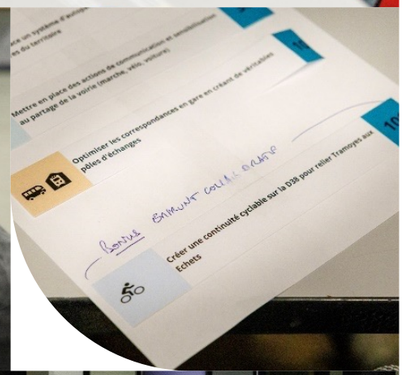
4 personnes sur 10
se déclarent prêtes à prendre une personne en autostop
(Ecov, 2024)

50 %
Taux d'occupation moyen de l'aire de covoiturage du Pilon
(SMT AML, 2025)

1,3 personne par voiture
en moyenne (déplacements domicile-travail)

1
service de covoiturage dynamique en projet : (axe Ambérieu > Beynost > Lyon)

L’atelier citoyen du 25 novembre 2024 à l’Allegro (Miribel) : une participation active, des idées et des projets pour nourrir les orientations du PdMS.



4.

Un diagnostic établi en étroite concertation

Plusieurs temps de concertation ont été menés sur le territoire de la communauté de communes de Miribel et Plateau dans le cadre de la phase d’élaboration du Plan de Mobilité simplifié, ce qui a permis d’encrer les orientations et les actions au plus près des attentes du terrain. Toutes les parties prenantes du PdMS ont été écoutées et concertées, que ce soit les habitants, les associations, les entreprises, ou bien les acteurs institutionnels au premier rang desquels les six communes et bien sûr les territoires voisins (Côtière de Montluel, Dombes, Métropole de Lyon, Grand Parc Miribel Jonage, Sytral Mobilités, etc.).

La qualité de la concertation à conduire était un objectif majeur inscrit dans la délibération de lancement du PdMS. En conséquence plusieurs dispositifs ont été mis en place, sous le pilotage des élus du territoire et des communes rassemblés au sein d'un comité de pilotage qui s'est réuni chaque trimestre, avec l'appui d'une ingénierie spécialisée (groupement Ebulis et Extra l'Agence)

Les citoyens ont la parole

Une grande enquête mobilité a été mise à disposition des usagers et habitants du 15 juin au 05 juillet 2024. Elle visait à produire une vision sensible du vécu de la mobilité sur le territoire. Près de 500 réponses ont été reçues et analysées, ce qui a permis d'alimenter la réflexion et de mieux comprendre les attentes. Elles ont été restituées dans un livrable complet de l'enquête mis à disposition du comité de pilotage et qui sera joint au rapport de présentation en annexe.

Une forte demande pour l'amélioration des modes doux

Les attentes des citoyens, telles qu'ils les expriment dans leurs expressions libres au travers de cette enquête, font ressortir une forte demande d'amélioration pour les déplacements modes doux, notamment pour le vélo. Viennent ensuite une préoccupation partagée par rapport aux réseaux de transport collectif. La voiture, étonnamment, est peu citée alors qu'elle constitue le mode de transport dominant.

Dans le détail, les principaux indicateurs recueillis sont les suivants :

42 %
des répondants
sont prêts à changer de mode

Plus de **30%**
des accès aux gares
se font à pied

80%
des utilisateurs souhaitent
des améliorations
des conditions cyclables

Des retours positifs
à plus de **90%**
sur le fonctionnement
de la ligne régionale A71

Connaissance de l'offre (médiane) :
5 offres de connues
par usager (sur une liste de 12)

Les souhaits d'actions
les plus exprimés
sont les deux suivants :

Des actions en faveur du vélo
et de la marche
• à pied sont attendues par plus
de 50% des répondants

Les quatre actions principales attendues citées par les 417 répondants (reviennent dans les réponses d'au moins 25% des répondants) sont les suivantes :

1.
« Assurer le lien entre les transports en commun de tous les territoires (Colibri, TCL, TICO, Saônibus) » (cité par près des 2/3 des répondants, soit un très haut niveau d'attente).

2.
« Aménager les espaces pour les piétons et les vélos » (cité par 1/3 des répondants).

3.
« Poursuivre les aménagements cyclables » (également cité par 1/3 des répondants).

4.
« Avoir des aménagements cyclables en lien avec les voies lyonnaises » (cité par 1/4 des répondants).

Les actions mobilité vues par les usagers
Enquête mobilité CCMP 2024

LES TRANSPORTS EN COMMUN

Plus de fréquence en heure de pointe

Et aussi :
Développement du réseau.

LE VÉLO

Aménagements cyclables

Le chemin de halage

Et aussi :
Liaisons intercommunales.

Lien aux voies lyonnaises.

LE TRAIN

Fréquences renforcées

Et aussi :

Un matériel plus capacitaire et adapté au transport de vélo.

Renforcer la ponctualité.

LA MARCHE À PIED

Élargir les trottoirs

Et aussi :
Créer des liaisons piétonnes

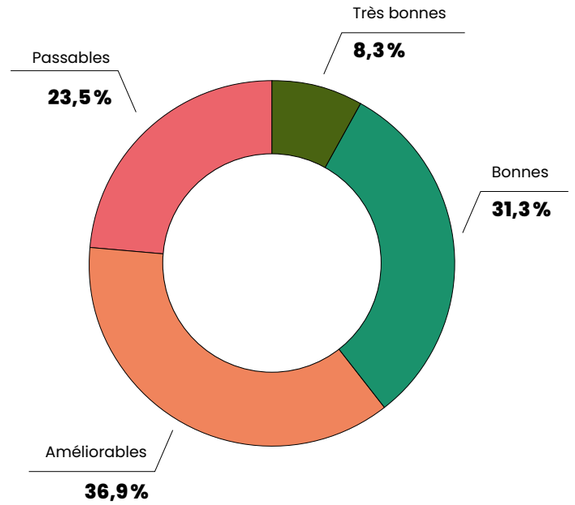
LA VOITURE

Créer des parkings en gare, dans les centre-ville

Toucher les publics éloignés

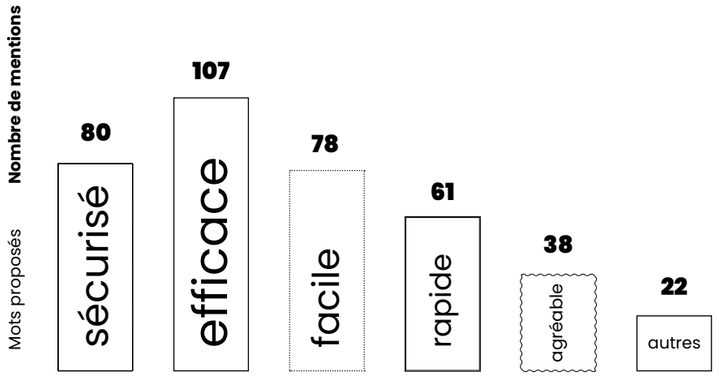
Une animation de médiation a été menée dans le courant de 2024. Elle a eu lieu sur plusieurs sites du territoire, permettant d'atteindre des publics souvent moins sensibles aux enquêtes en ligne : les enfants, les personnes âgées, les habitants de quartiers plus défavorisés. La concertation s'est tenue dans des lieux variés (club de football, gares, centre commercial, centre culturel, bibliothèque, écoles, marchés, France Services…), permettant un accès à un public diversifié et représentatif de la population. Cette diversité a permis de rencontrer 417 individus de tous âges, milieux, professions, ainsi que des contextes familiaux variés, enrichissant la portée de la consultation. La pluralité des lieux a également facilité une combinaison de données quantitatives (via la distribution de flyers) et qualitatives (par des entretiens plus poussés), améliorant ainsi l'analyse.

Question 1 :
Aujourd'hui, jugez-vous vos conditions de déplacement dans la communauté de communes très bonnes, bonnes, améliorables ou passables ?
n = 396 (21 sans réponses). Marges d'erreur : 5%



Rapport d'étude Junior Entreprise

Question 4
Si vous deviez décrire en un mot ce que vous attendez de vos déplacements urbains, quel sera-il ?
n = 386 (31 sans réponses). Marges d'erreur : 5 %



Atelier de médiation sur le Forum des Sports.

La concertation des partenaires institutionnels & acteurs du territoire

Une série de 20 grands entretiens avec les différents acteurs pour comprendre le rôle de chacun vis-à-vis du territoire, et relever les attentes et les besoins d'interactions avec la CCMP ont été menées. Ils avaient pour but de comprendre les enjeux mobilité perçus par les acteurs du territoire, et les souhaits d'évolution du territoire sur cette thématique. La lecture complète de l'ensemble des enjeux relevés est disponible dans la version détaillée du PdMS. Toutes les personnes publiques associées, notamment les territoires voisins, ont pu être écoutées entre juin et septembre 2024 à l'occasion de temps d'écoute individuels afin de recueillir les attentes. Deux comités de coordination se sont par ailleurs tenus au siège de la CCMP les 12/07/2024 et 18/02/2025. Les principales associations constitutives du territoire œuvrant dans les domaines du sport, de la culture, de la mobilité douce, de la transition écologique, ou encore de l'action sociale ont également été rencontrées.

Des attentes fortes exprimées, l'initiative du PdMS plébiscitée

Tous les interlocuteurs rencontrés sont intéressés à être parties prenantes sur les questions de mobilité : animer, sensibiliser, être relais, être concertés. L'initiative du PdMS a été saluée comme document stratégique pouvant servir de plateformes aux échanges et coopérations à venir. Tous les partenaires se sont dits intéressés pour lancer des coopérations sur des sujets ciblés du PdMS : par exemple la Région pour améliorer la vitesse commerciale de ses lignes autocars, le Département pour renforcer les itinéraires cyclables (hors agglomération) et réfléchir à la sécurisation de la RD 1084, la Métropole de Lyon sur les enjeux de continuité des Voies lyonnaises, le Sytral sur le raccordement des réseaux TCL / Colibri, les collèges pour travailler à la sécurisation des trajets et conduire des actions de pédagogie, les acteurs sociaux pour développer des offres de mobilité accessibles (prix, praticité, adaptabilité), les associations pour travailler sur le partage de la voirie et la sécurité des trajets modes doux, etc.

Chiffres clefs

500 réponses
pour l'enquête citoyenne

50 % des répondants
ont entre 36 et 50 ans

86 % habitent la collectivité
83 % sont des actifs

417 profils touchés
par la médiation

20
grands entretiens
avec les partenaires
publics et les acteurs clefs

2 ateliers
de co-construction
(citoyens + élus)

1 rencontre
avec les
partenaires économiques

6 comités
de pilotage CCMP / communes

2 réunions
de coordination
avec les personnes publiques

1 comité
des usagers
et des partenaires

Crédits
Photographies ©Tim Douet, ©Olivier Roussel (p.24, p.48, p.43, p.48)
Cartographies ©UrbaLyon, ©Reddit - r/urbanHell by u/EffectAncient2 (p.40)

Plan de Mobilité

Miribel ⬡ Plateau

pour les usagers du territoire

Célère Liberté

CCMP
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
Miribel • Plateau