

Cahier de bassin **GIER-MORNANTAIS**



PLAN D'ACTIONS INTERMODALITÉ
2019-2021
pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

Sommaire

1- Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021 une démarche partenariale	3
2 - Bassin Gier - Mornantais : synthèse du diagnostic d'intermodalité	6
3 - Bassin Gier - Mornantais : synthèse des enjeux	12
4 - Présentation des gares du bassin	14
5 - Intermodalité du bassin Gier - Mornantais : les fiches action	29
Glossaire	30



1

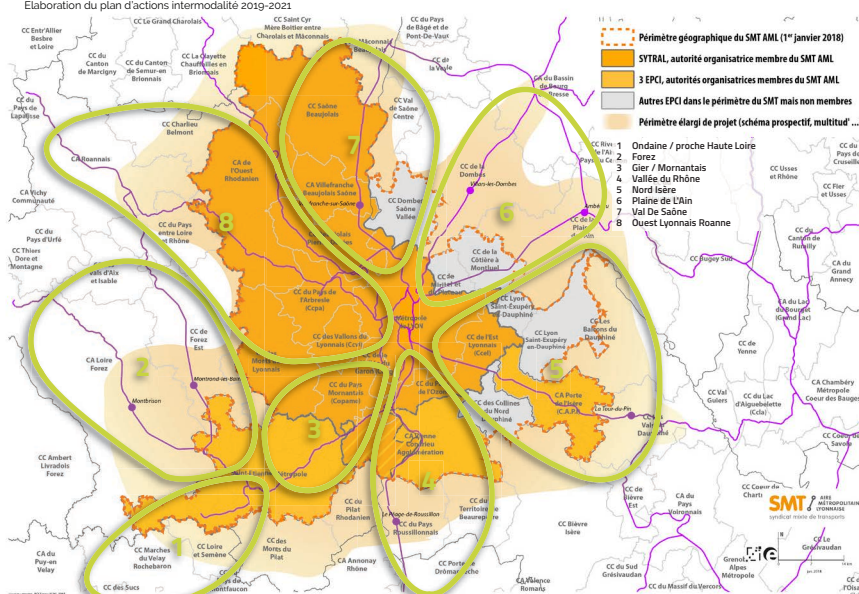
Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale

Le SMT AML, une structure de coopération métropolitaine au service de la mobilité des personnes

Le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, composé de 5 autorités organisatrices de transport, s'inscrit dans l'histoire de la coopération métropolitaine. Il poursuit l'objectif de proposer une offre de mobilité attractive qui puisse être une alternative crédible à l'usage de la voiture solo à l'échelle métropolitaine. Dans ce sens, il agit notamment sur la promotion et la simplification des déplacements du quotidien.

Faciliter l'intermodalité, au coeur des missions du SMT AML

Carte des axes stratégiques / bassins multimodaux de l'AML
Elaboration du plan d'actions intermodalité 2019-2021



Approcher au plus près des déplacements observés sur le terrain, le périmètre d'étude du Syndicat dépasse le périmètre institutionnel de ses membres (hors Région AURA) pour permettre de mieux prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins mobilité de rabattement et de diffusion en lien avec les métropoles de Lyon et de Saint-Etienne.

L'élaboration d'une nouvelle démarche : le Plan d'Actions Intermodalité 2019-21

Dans la droite ligne de ses compétences d'amélioration de l'intermodalité et de coordination des offres de transport, le Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise a initié, début 2018, une démarche visant à élaborer un «Plan d'actions intermodalité 2019-2021 pour l'aire métropolitaine lyonnaise».

Il s'agit d'une démarche à visée opérationnelle, au plus près des bassins de vie locaux, respectant la subsidiarité, associant tous les acteurs concernés dans une démarche de coordination de l'action publique. Ce modèle de gouvernance a été d'ailleurs mis en avant dans le SRADDET d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Un plan d'actions co-élaboré

L'objectif premier est d'améliorer et fiabiliser «l'**intermodalité du quotidien**» à court terme (2019-2021), tout en partageant les enjeux et projets qui devront faire l'objet d'actions à plus long terme.

Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SMT AML et les deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne ont élaboré un diagnostic partagé, décrivant les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire, et analysant les correspondances «réelles» entre transports en commun, à partir du cas des heures de pointe du matin.

Ce **diagnostic partagé** a été réalisé, entre juillet et octobre 2018, dans 8 «bassins de vie de proximité», permettant de **maximiser les connaissances et de partager les enjeux au plus près du terrain avec la mobilisation de plus de 150 personnes représentant 110 structures sur l'ensemble de l'aire métropolitaine**.

La démarche a permis notamment de ne pas limiter la «notion de corridor de déplacements» aux seuls axes TER mais de l'étendre également aux autres transports collectifs non urbains desservant les polarités (ex. Mornant) et aux usages partagés de l'automobile sur les axes routiers structurants (ex. autostop organisé «LANE» entre les Portes de l'Isère et Lyon).

Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

Dans un contexte institutionnel en plein mouvement (changement des périmètres des EPCI, nouvelles compétences, loi LOM et SRADDET) et des «mobilités quotidiennes» dépassant les contours administratifs des institutions locales, le Plan d'actions intermodalité 2019 - 2021 pour l'aire métropolitaine lyonnaise permet pour l'ensemble des parties prenantes de :

- Faciliter l'accès à des données récentes
- Partager le diagnostic terrain pour améliorer la connaissance
- Faciliter les échanges entre les acteurs concernés à différentes échelles
- Définir des enjeux partagés à l'échelle des bassins de vie en articulation avec les enjeux d'échelle métropolitaine
- Capitaliser sur le retour d'expérience en matière d'amélioration de l'intermodalité
- Lister, recenser, qualifier et partager les projets en cours
- Identifier de nouvelles actions à partir du diagnostic réalisé

Cette démarche consolide les actions en cours et nouvelles proposées par les acteurs du territoire, en réponse au diagnostic réalisé. Elles ont été discutées lors de deux réunions territoriales en 2018 et présentées devant 160 élus le 9 mai 2019. Ces 75 actions ou projets, dont la liste est non exhaustive, sont réunies dans un recueil de fiches par bassin.

Un document multipartenarial

Le Plan d'actions intermodalité pour l'aire métropolitaine lyonnaise porté par le SMT AML présente des actions à différentes échelles (par bassin, pour plusieurs bassins ou encore d'échelle métropolitaine).

Ces actions remontées principalement par les partenaires répondent à plusieurs critères :

- Permettre d'améliorer l'intermodalité «du quotidien» en lien avec les métropoles de Lyon et/ ou de Saint-Etienne
- Développer les PEM en lien avec les axes ferroviaires, les axes TCNU et/ou routiers structurants
- Engager les projets à court terme (2019 -2021).

Certaines présentent des caractéristiques particulières qui témoignent de la pertinence de la démarche :

- Action de portée métropolitaine (au sens du bassin de vie)
- Actions multipartenariales
- Action à l'interface de territoires
- Action présentant un caractère d'expérimentation ou d'innovation au niveau du territoire concerné (échelle locale) ou de «l'aire métropolitaine lyonnaise»
- Action visant à répondre à un besoin spécifique identifié dans le diagnostic (ex. problème d'accessibilité, dégradation des consignes à vélo...)

Les actions/projets ont en tout état de cause recueilli l'adhésion des partenaires concernés.





2

Bassin Gier - Mornantais : synthèse du diagnostic d'intermodalité

2•1 Aménagement et développement de pôles d'échanges (dont accessibilité PMR)

Oullins est devenu, avec le Métro B, un des PEM majeurs de la métropole lyonnaise .

La gare de Givors Ville bénéficie d'une bonne fréquence TER et est inscrite dans le PDU de la Métropole lyonnaise comme PEM «porte d'entrée de l'agglomération» ; elle est en cours de mise en accessibilité et sera dotée de vidéoprotection en 2020 - 2021.

Un PEM éclaté à Rive de Gier avec trois sites différents : gare ferroviaire, gare routière, place de l'Hôtel de Ville. La gare connaît une dynamique de fréquentation positive mais est marquée par un vandalisme important (consigne vélo, ascenseur, ...). La gare sera équipée de vidéo-protection (aujourd'hui, seulement communale).

2•2 Organisation des dessertes TC et caractérisation des correspondances entre TC

Une seule ligne Cars du Rhône (145) relie les deux départements du Rhône et de la Loire avec un terminus isolé à Rive-de-Gier

De manière générale dans le bassin, une bonne intermodalité entre les réseaux TC (Châteaueux, Oullins, Perrache, Part-Dieu...)

Une bonne intermodalité entre les réseaux urbains et le TER notamment à Givors, à Saint-Chamond, à Rive-de-Gier (horaires coordonnés réseau STAS + TER - notamment accès depuis Coteaux)

Pas de liaison TC entre les deux rives du Rhône et les deux principales villes de Givors et Vienne

Rabattement car + TER : aujourd'hui pas ou peu faisable en raison d'un temps de parcours peu performant pour les cars (trafic dense sur certains axes structurants : A450, D342, ...) + temps de correspondance

Mornant est desservie par 6 lignes régulières Cars du Rhône lui permettant d'accéder à 3 gares : Brignais, Oullins, Givors ; l'intermodalité TCU se fait plutôt à Oullins (accès TCU lourd, métro B) qu'à Brignais



2•3 Rabattements en voiture et stationnement dans les pôles d'échanges

Saturation et débordement des parcs relais notamment à Givors, à Oullins et à Rive-de-Gier.

A Oullins, accès différent par rapport aux autres P+R de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne, une partie du P+R est réservée à une clientèle «premium» payant un supplément.

Des aménagements de places supplémentaires dans les gares de proximité comme Vernaison (27 places).

2•4 Accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges

Un rabattement vélo assez faible en raison du manque d'aménagements cyclables continus et sécurisés, notamment à Saint-Chamond, à Rive-de-Gier et à Givors.

Des consignes collectives dans les principales gares du bassin mais des dysfonctionnements sont notés (fermeture, localisation, vandalisme, doublon de consignes collectives à Oullins).

2•5 Initiatives d'accessibilités «alternatives» (covoiturage, autopartage...)

Plusieurs aires de covoiturage aménagées sur ce bassin par les métropoles de Lyon ou de Saint-Etienne, saturation de l'aire de covoiturage du Sardon à proximité de Rive-de-Gier.

La CC du Pays Mornantais a également identifié une quinzaine d'aires de covoiturage.

Plusieurs aires de covoiturage «sauvages» existent entre Givors et Brignais, à l'entrée est de Rive-de-Gier...

2•6 Tarifications combinées ou zonales existant dans le bassin

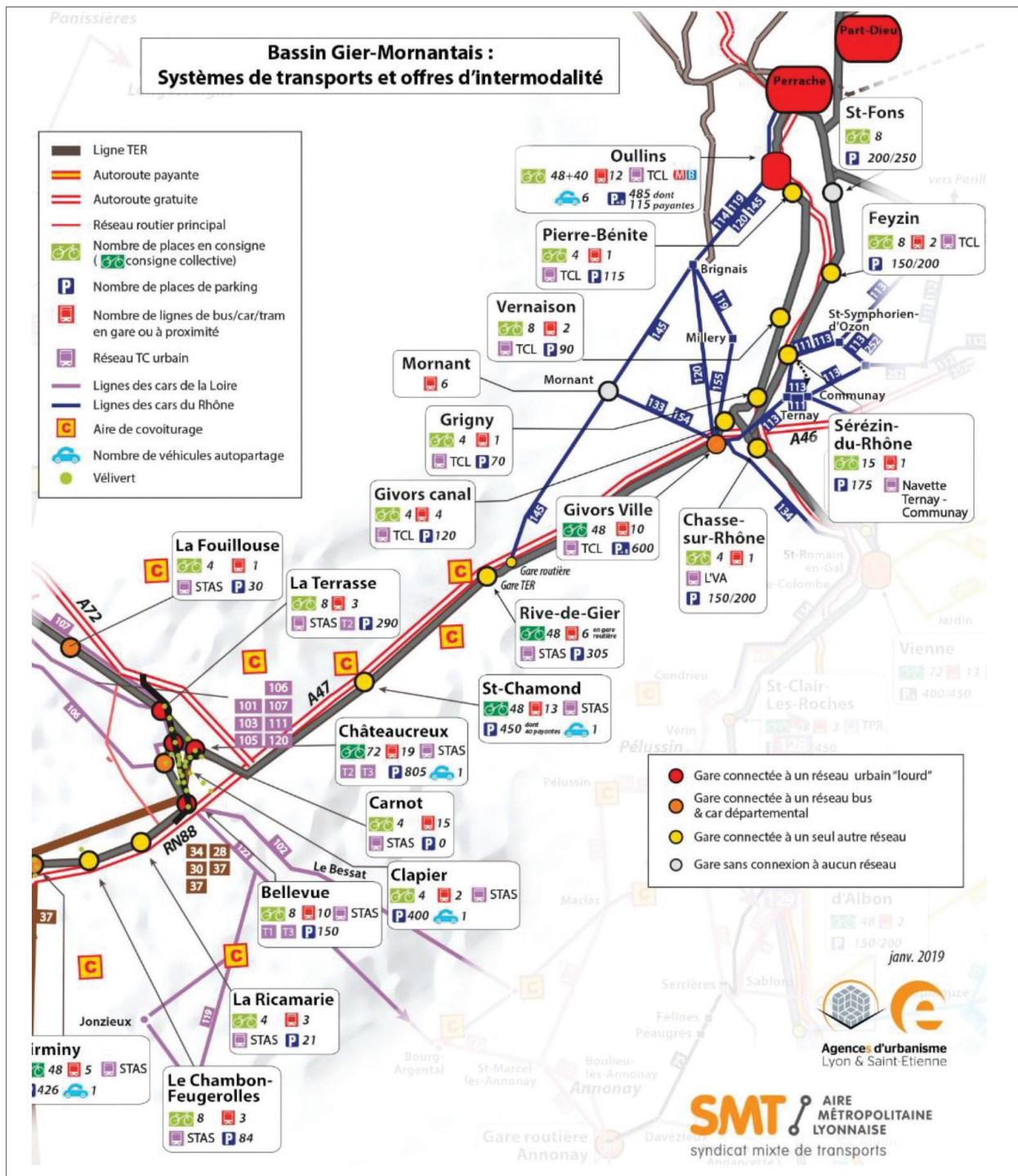
Elaboration d'un schéma de covoiturage par Loire Forez Agglomération. Extension de l'aire de covoiturage de Chalain-le-Comtal (échangeur A72) et de Montbrison. Plusieurs projets de parking de covoiturage sont en cours sur le territoire forézien.

2•7 Tarifications combinées ou zonales existantes dans le bassin

Gamme tarifaire T-libr pour l'ensemble des pôles du bassin (Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Givors, Oullins, Pierre-Bénite, ...) à l'exception de Mornant (pas de gare) et tarif combiné pour les réseaux TCL + Cars du Rhône.

Pas de tarif combiné entre le réseau TIL et le réseau TER le cas depuis septembre 2019.

Synthèse des offres de transport dans le bassin



Fréquentations principales des gares en 2017 (en voyages/jour) :

Givors Ville = 3271

Rive-de-Gier = 2566

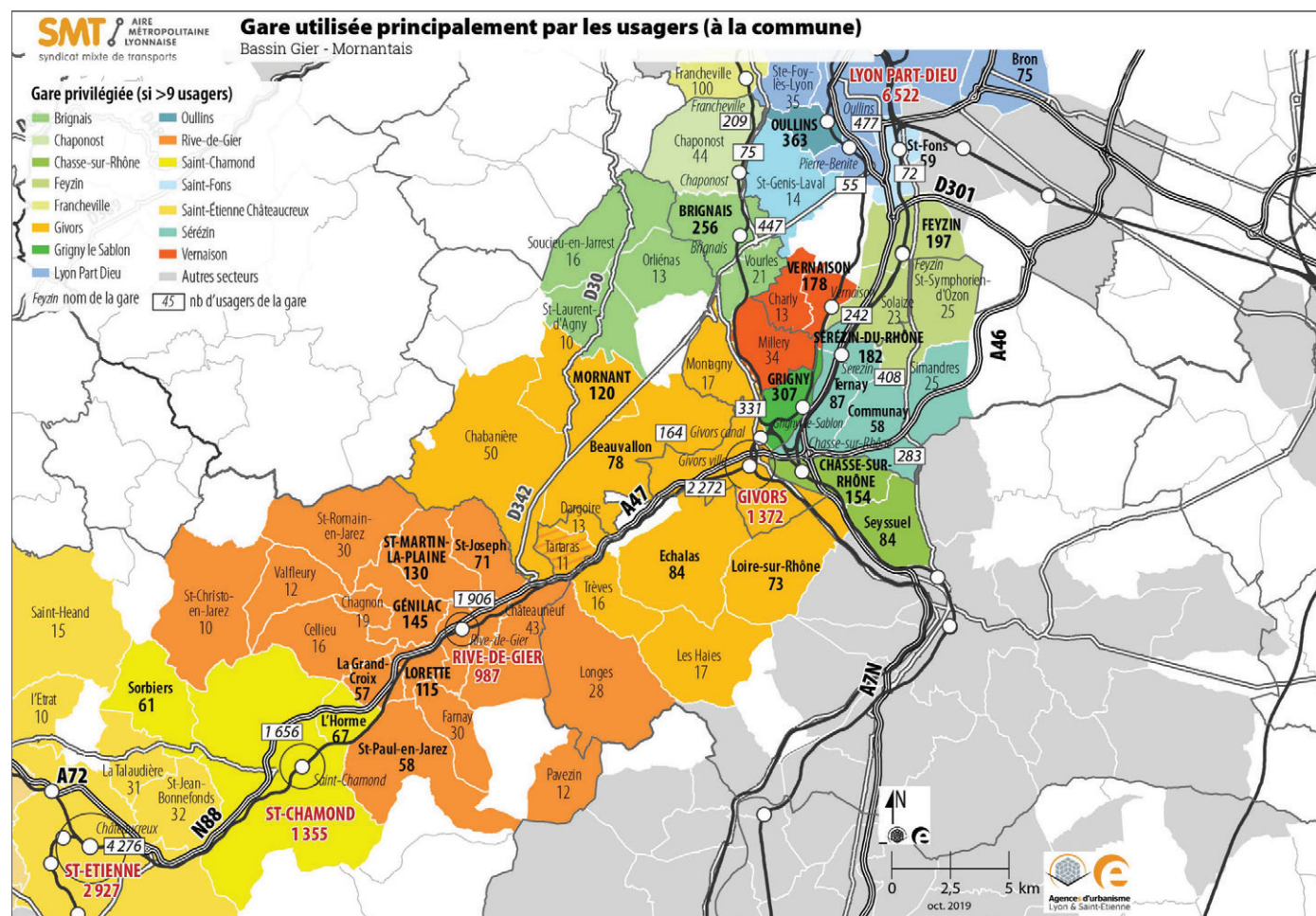
Saint-Chamond = 2516

Brignais = 1009

Oullins = 613

Vernaison = 300

Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Gier Mormantais



Les réunions 2018 dans les bassins ont mis en avant l'interdépendance des politiques et actions en matière d'intermodalité, en particulier en matière de gestion des rabattements : une action à l'échelle d'une gare peut avoir des conséquences sur les autres gares du corridor ferroviaire, voire même sur d'autres gares d'autres lignes (lorsque le territoire est irrigué ou tourné vers plusieurs lignes). Une étude sur les zones de chalandise des gares de chaque bassin a été menée en 2019 permettant de mieux connaître, globalement et mode par mode, la répartition géographique des rabattements / diffusions en gare.

Une aire de chalandise d'une gare est l'ensemble des communes d'où provient la majeure partie des usagers.

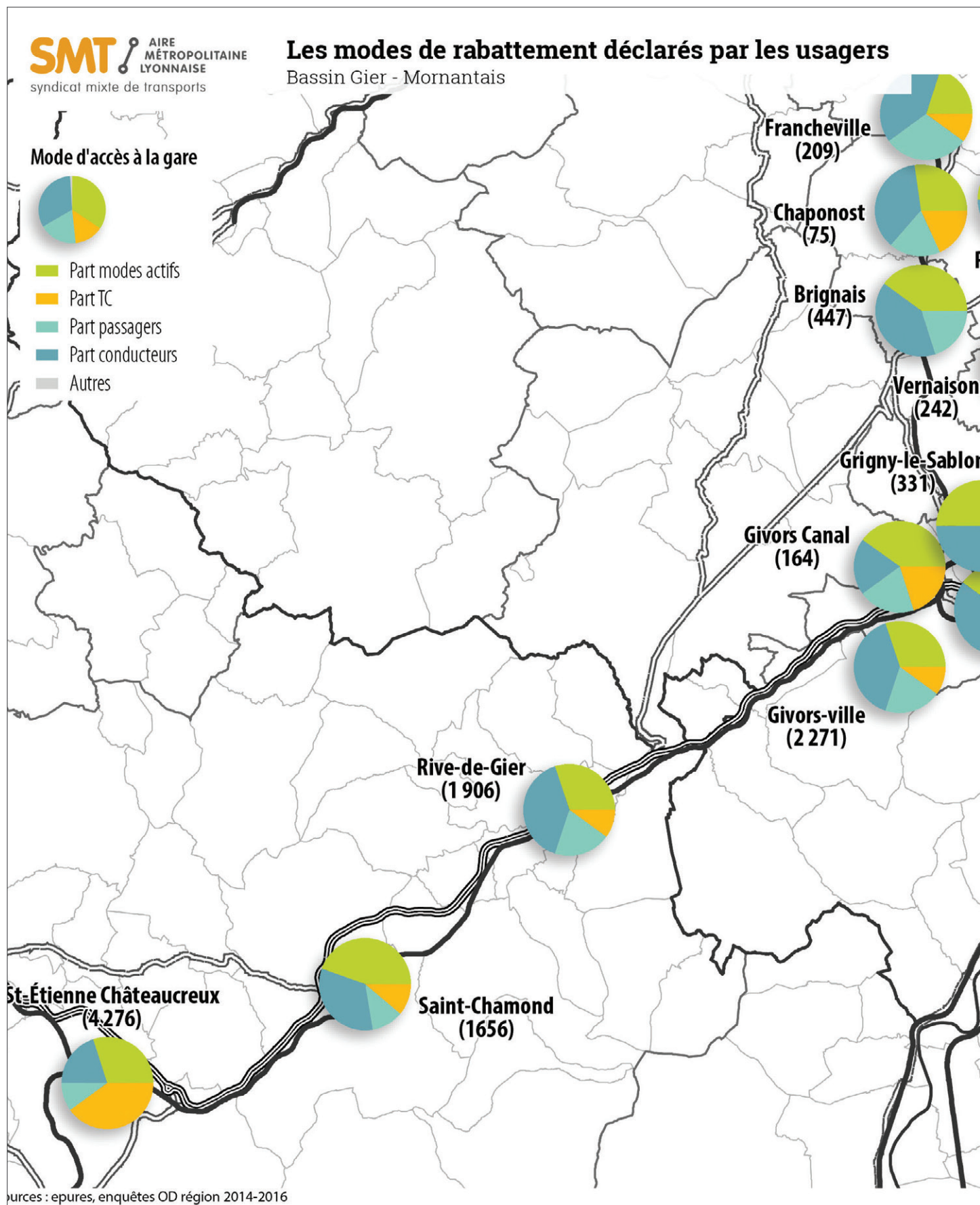
Les aires de chalandises sont définies à partir des enquêtes origine-destination régionales sur la période 2014-2016

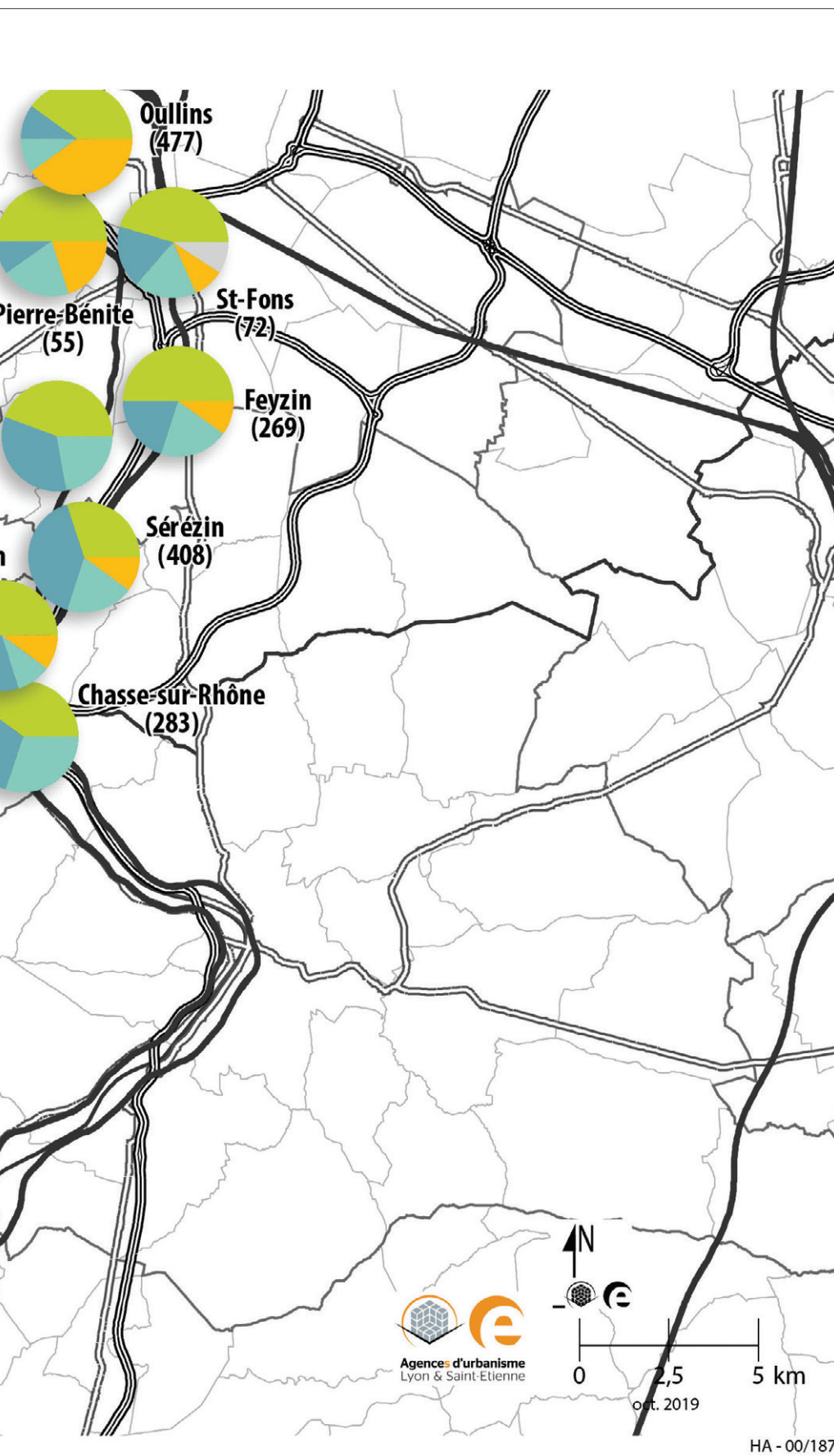
Les communes sont rattachées à la gare avec laquelle elles partagent le plus de flux.

Ne sont représentées que les communes émettant au moins 9 flux vers une seule et même gare (mais une commune peut avoir deux gares préférentielles si les volumes de flux sont proches).

L'analyse présentée ici n'a pas pour vocation à l'exhaustivité de la fréquentation des axes ou gares TER ni de leur évolution. C'est une représentation des principaux lieux d'habitat des usagers des gares TER et des modes utilisés entre domicile et gares dans l'aire métropolitaine. Cette représentation a pour objectif d'aider à comprendre (et agir sur) le fonctionnement multimodal et territorial des gares TER.

Les modes de rabattement déclarés par les usagers





Environ 30% de rabattement en transports collectifs vers la gare de Givors-Ville (progression possible avec une liaison TC avec le plateau mornantais)

Part importante de conducteur en rabattement sur les gares de St-Chamond, Rive-de-Gier et Givors-Ville (saturation des parkings, potentiel de développement du covoiturage)

40% de rabattement modes actifs vers St-Chamond

Bon rabattement TC sur Givors-Canal (bus TCL 78, 80, 81)



3

Bassin Gier - Mornantais : synthèse des enjeux

3.1 Points clefs ressortant du diagnostic partagé

- Développer l'intermodalité pour les communes du Côteau et du Pays Mornantais en lien avec le développement de l'urbanisation (habitat, économie) et l'augmentation des déplacements pendulaires.
- Sécuriser les gares (dégradations de voitures et vols de vélos), notamment à Rive-de-Gier
- Maîtriser le stationnement (Oullins, Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors) et notamment le report des usagers entre les principales gares du bassin (Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors).
- Faciliter le rabattement vélos et développer la pratique du covoiturage.
- Faciliter la circulation des bus et cars dans les secteurs congestionnés (Sept Chemins, Pierre Bénite, entrée de St Etienne...).

3.2 Le bassin au regard de l'aire métropolitaine

Parmi les 8 bassins du Plan d'action Intermodalité, Gier – Mornantais est celui qui se trouve le plus bipolarisé par les 2 centralités métropolitaines lyonnaise et stéphanoise. Pour cette raison, les TC et tout particulièrement les TER jouent un rôle de premier plan, avec des parts modales très élevées pour les trajets pendulaires orientés sur Lyon centre et, dans une moindre mesure, Saint-Etienne centre. Mais le recours à l'automobile redevient prégnant pour toute autre destination.

Le plateau Mornantais et les communes de la vallée du Garon sont multipolarisées : la demande de transport s'oriente à la fois vers Oullins (Métro B, en attendant son prolongement à Lyon-sud), Brignais (tram-train), Givors et Rive-de-Gier (TER).

Les enjeux de robustesse d'exploitation TER, mais aussi des bus et cars en secteurs congestionnés ; ainsi que la capacité d'emport de certains matériels en heure de pointe, constituent des enjeux encore plus prégnants dans ce bassin.

De même, la saturation quasi globale des parcs relais est observée et pose la question de savoir s'il est possible et souhaitable de les renforcer, un effet de concurrence et/ou d'aubaine s'observant de site en site le long de l'axe. Les interventions sur la capacité des parcs-relais doivent tenir compte notamment de la tarification proposée aux usagers (ex. du périmètre T-libr S TER + TCL accessible à Givors) et être analysées à l'échelle du corridor et du bassin.

3.3 Les projets et perspectives qui animent le territoire

La saturation autoroutière et la question du devenir de ces infrastructures entre Lyon et Saint-Etienne demeurent très structurantes. A moyen/long terme, le bouclage potentiel du périphérique lyonnais (anneau des sciences) pourrait avoir des conséquences importantes sur la mobilité automobile et TC au sud-ouest de Lyon.

Les temps de parcours, fréquences et capacités d'emport des TER ont été discutés lors du débat public en 2019 portant sur les aménagements à long terme du noeud ferroviaire lyonnais et dans les instances initiées par l'Etat portant sur l'amélioration de la liaison Lyon-Saint-Etienne.

Des sites de covoiturage ont été aménagés à proximité des grands axes, mais des projets de portée métropolitaine demeurent orphelins de maîtrise d'ouvrage et de programmation.

Le prolongement du métro B lyonnais aux hôpitaux Lyon-sud à l'horizon 2023 aura des conséquences importantes sur le rôle des TC en périphérie sud-ouest de Lyon. Saint-Genis-Laval deviendra la «porte d'entrée» sud-ouest de l'agglomération lyonnaise (projet de création d'un P+R de 900 places).

A plus long terme, pour améliorer l'accessibilité de la CC de la Vallée du Garon, il est à noter le projet de métro E porté par le Sytral qui desservirait Alai/ Francheville et la réouverture de la liaison Brignais - Givors en TER.

Des réflexions sur l'aménagement d'une liaison en téléphérique entre la gare de Givors Ville et le plateau de Mornant ont été évoquées dans les perspectives de projet à terme.



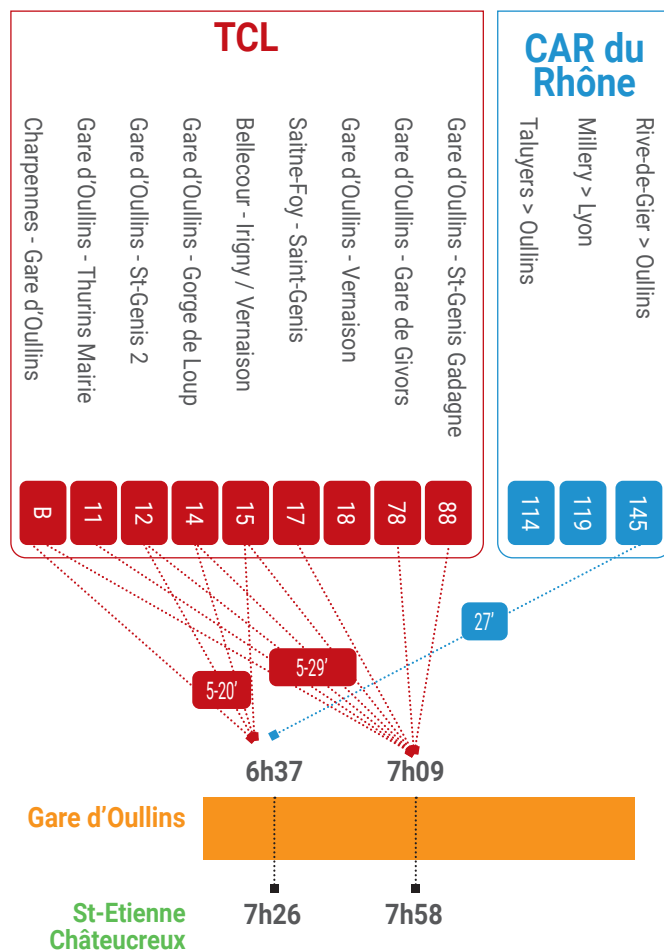
4

Présentation des gares du bassin

Gare de Oullins

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Saint-Etienne entre 7h00 et 8h00 : 2
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : TCL 8/9 ; Cars du Rhône 1/3

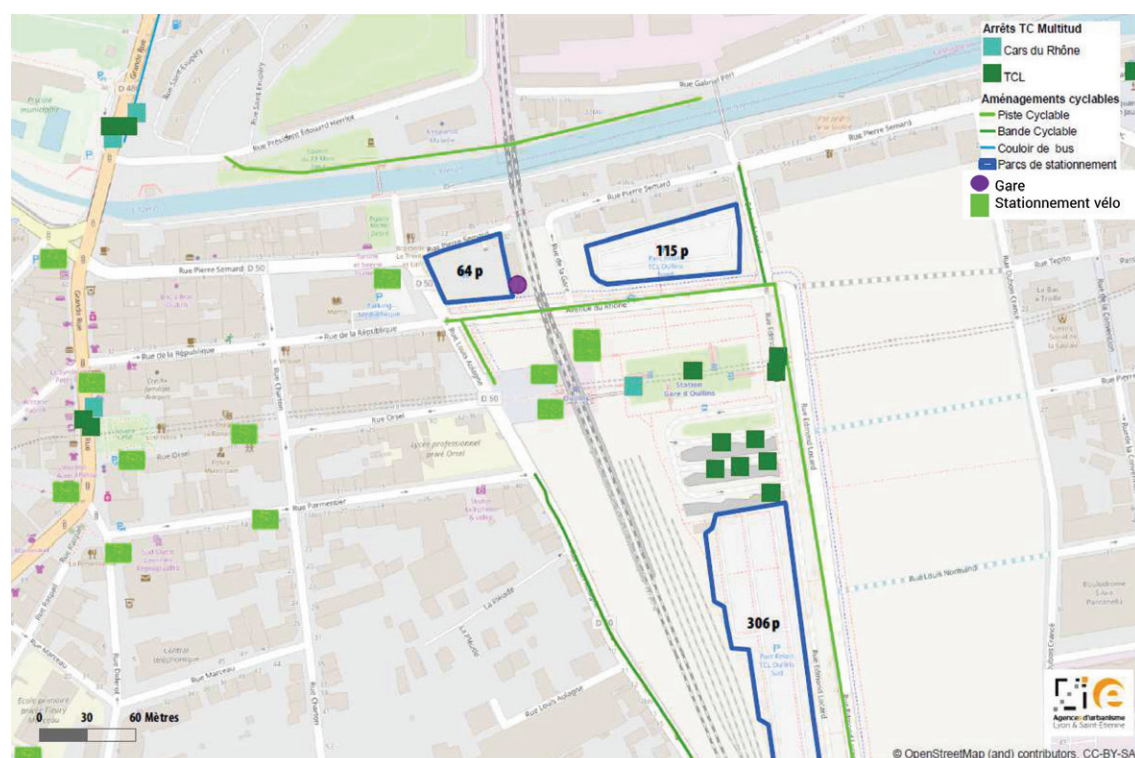
Analyse de coordination des offres de TC en rabattements



Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont. Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
OULLINS Pôles d'inter-connexion réseau TCU lourd	Toutes les 30 min pour les TER 613 M-D en 2016	Métro B 3 cars du Rhône 8 lignes bus TCL	3 minutes Cars en provenance de Brignais, dont l'intermodalité est en rapport avec TCL plutôt qu'avec TER	Bonne PEM très attractif dans les deux sens, car le métro B permet de compléter les offres TER desservant Perrache ou Part-Dieu	485 places dont 421 P+R (115 en accès réservés aux abonnés City-Pass Sytral - 22 €/mois, en plus du titre de transport) Débordement > 100% en semaine ; les accès réservés sont moins utilisés le week-end à 90%	Vélos : - Une consigne collective «Région» de 48 places (remplissage 2016 ~25%) Une consigne collective «Métropole de Lyon - Sytral» de 40 places, accessible aux abonnés TCL Autopartage : 1 Citiz LPA et 5 Bluely

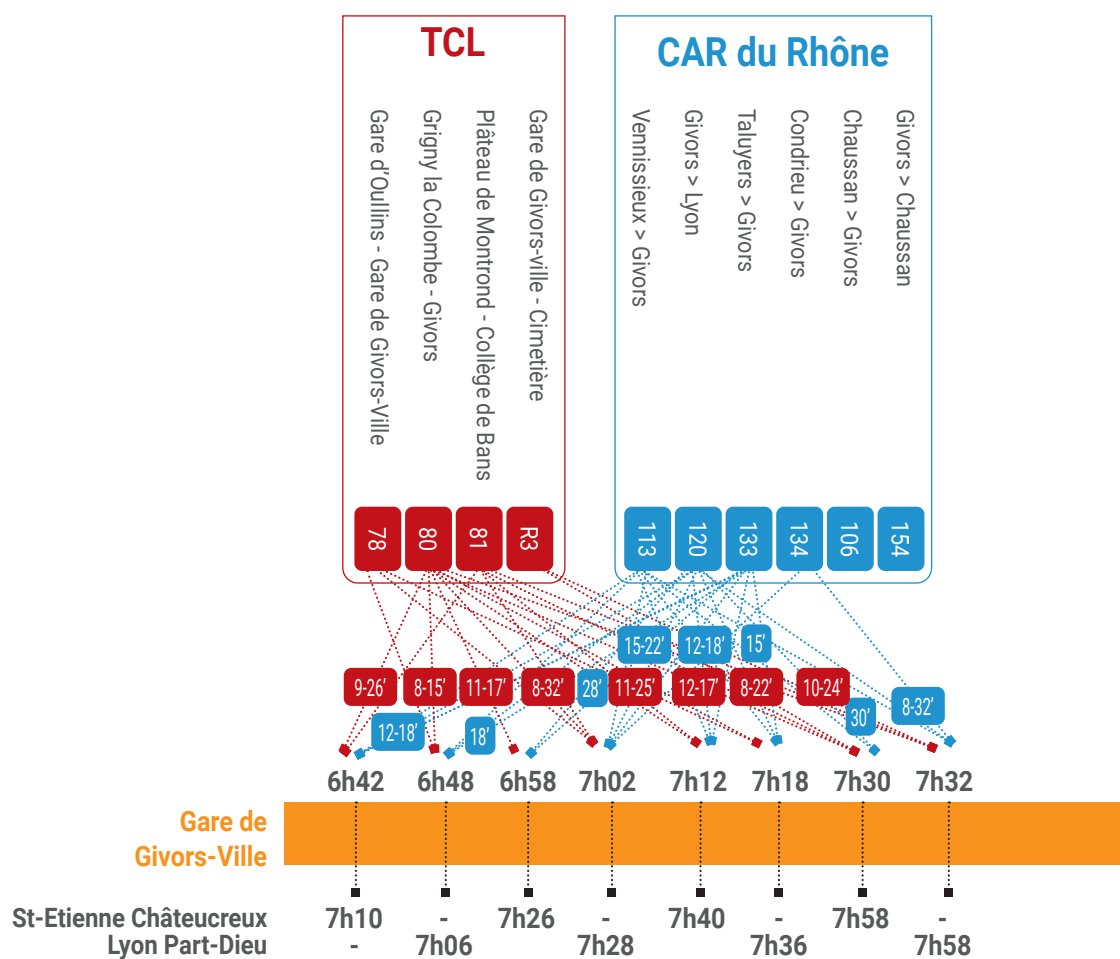
Zoom P+R



Gare de Givors-Ville

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon et à Saint-Etienne entre 7h00 et 8h00 : 2 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache ; 4 Saint-Etienne Châteaureux
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle :
TCL 4/4 ; Cars du Rhône 4/6

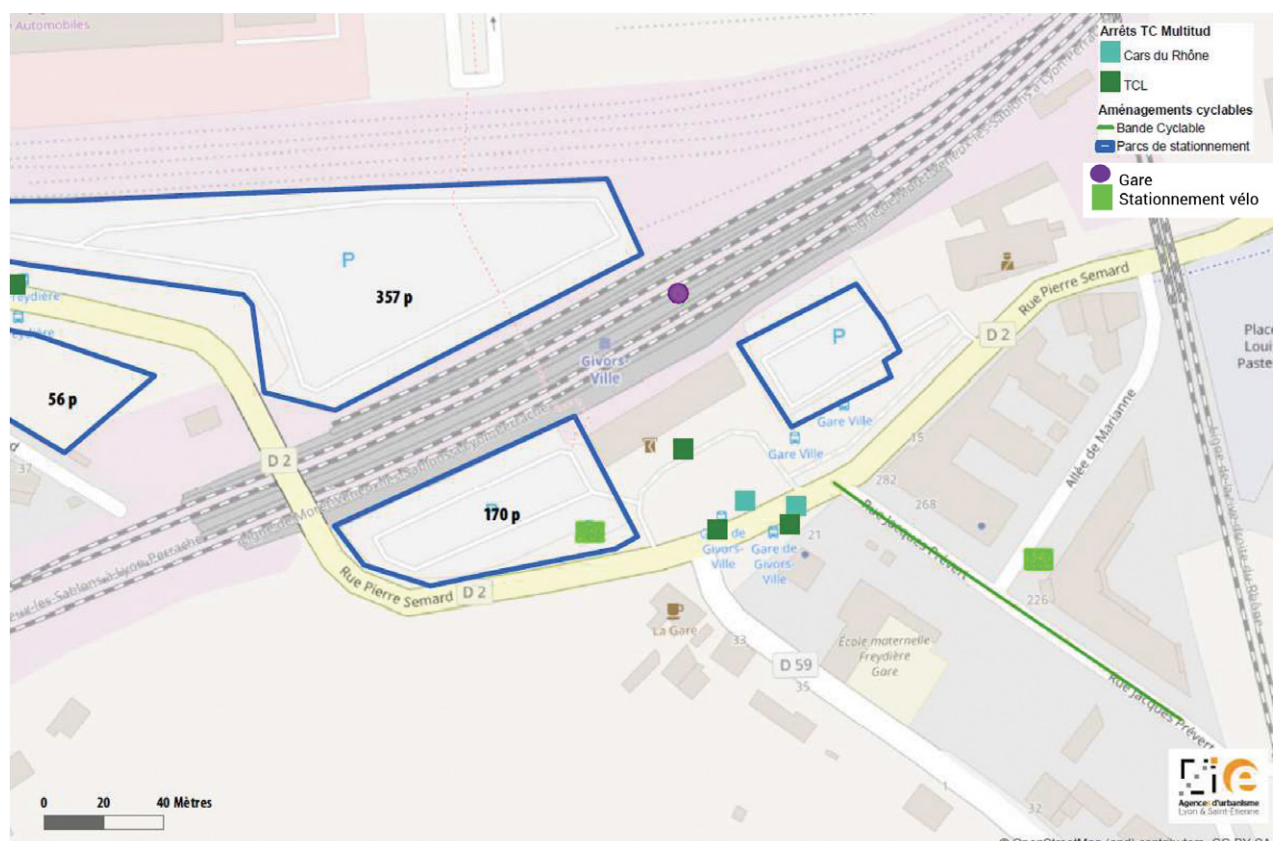
Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont.Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité inter-modalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
GIVORS-VILLE Gare de pôle urbain intermédiaire	Toutes les 15 min 3271 M-D en 2016	6 cars69 4 lignes TCL	Entre 30 min et 60 min Entre 10 min et 30 min	Correcte	Environ 600 places Débordement > 100% Projet Métropole de Lyon	Vélos : Consigne collective Région de 48 places (occupation 2016 ~ < 40%) Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019-2021

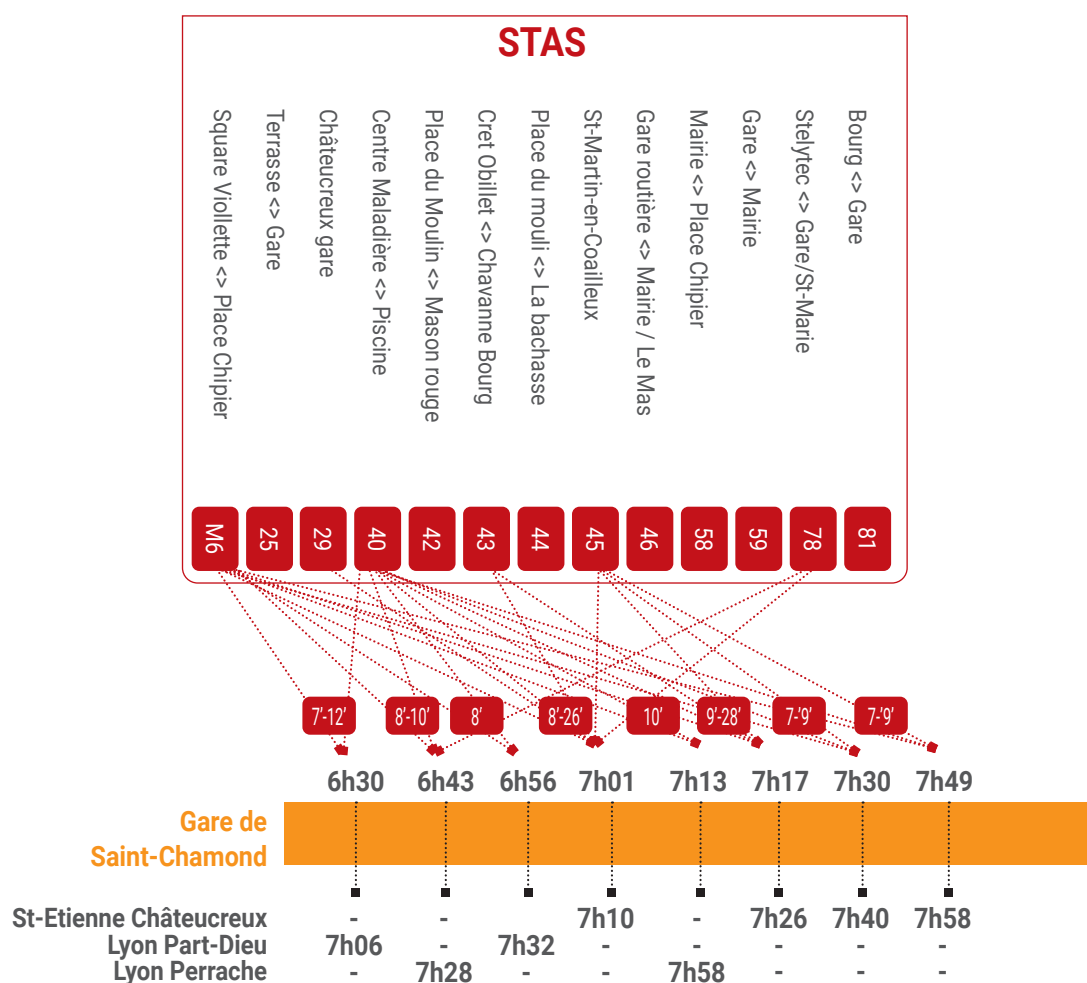
Zoom P+R



■ Gare de Saint-Chamond

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon et à Saint-Etienne entre 7h00 et 8h00 : 2 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache ; 4 Saint-Etienne-Châteaureux
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 7/13

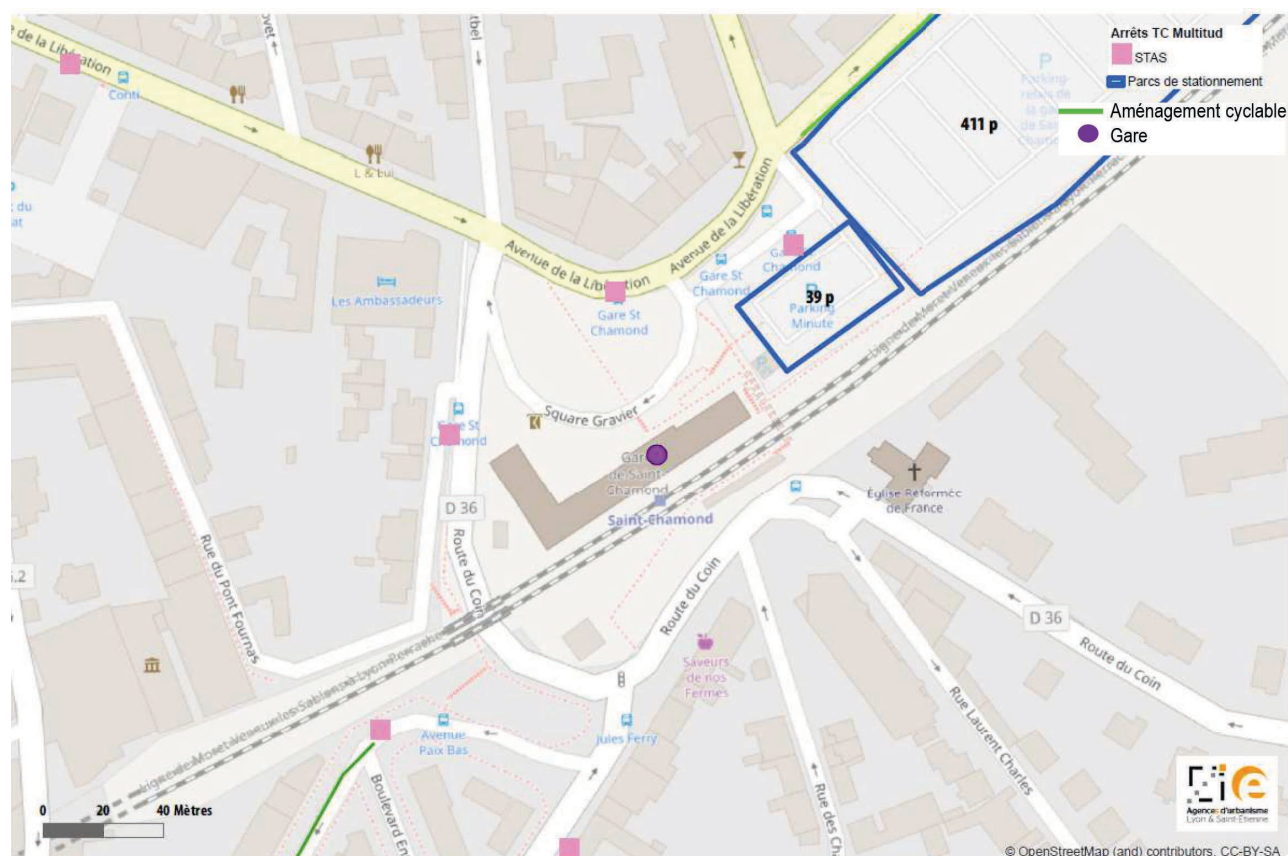
■ Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont. Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité inter-modalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
SAINT-CHAMOND Gare de pôle urbain intermédiaire	Toutes les 15 min 2516 M-D en 2016 + T-Libr	13 lignes STAS	<15' pour les lignes 59, 40, M5 30' pour les lignes 25 et 45	Correcte sauf M5 vers square Violette	450 places, dont 39 payantes et 411 en accès contrôlé (titre transport TER) ≈ 80%	Vélos : Consigne collective Région de 48 places (occupation 2016 ~ < 25%) Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2019-2021

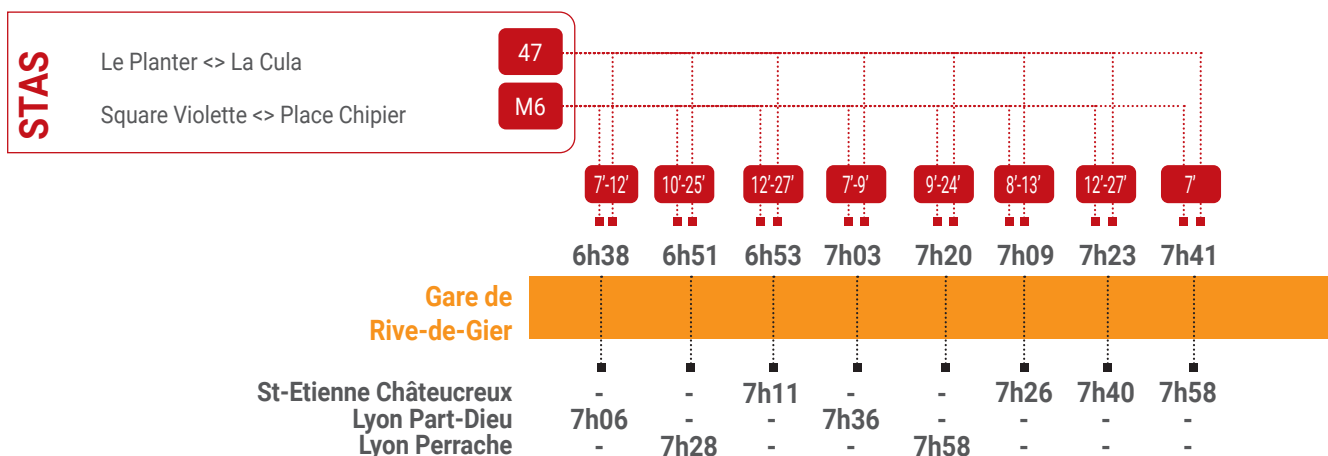
Zoom P+R



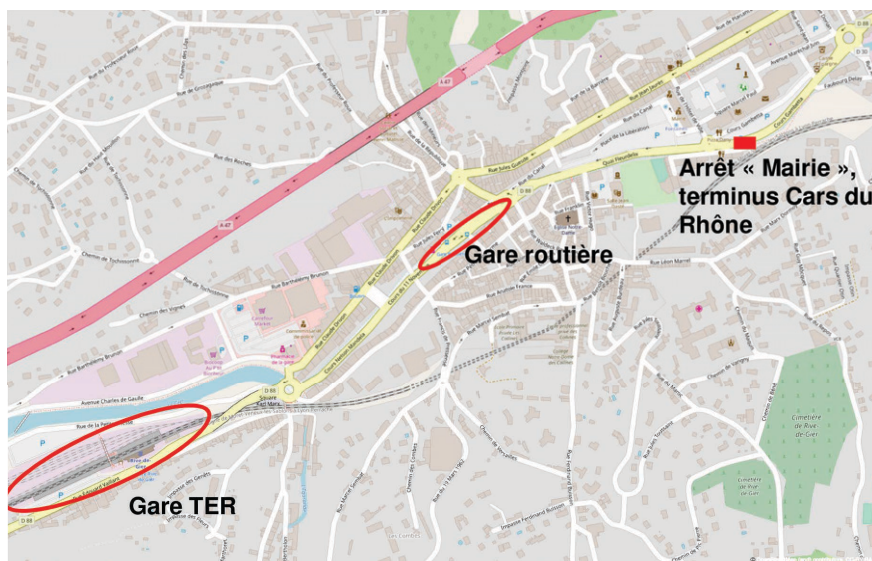
Gare de Rive-de-Gier

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon et à Saint-Etienne entre 7h00 et 8h00 :
2 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache ; 4 Saint-Etienne Châteaureux
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 2/2

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



Sources : Multitud service 6 février 2018

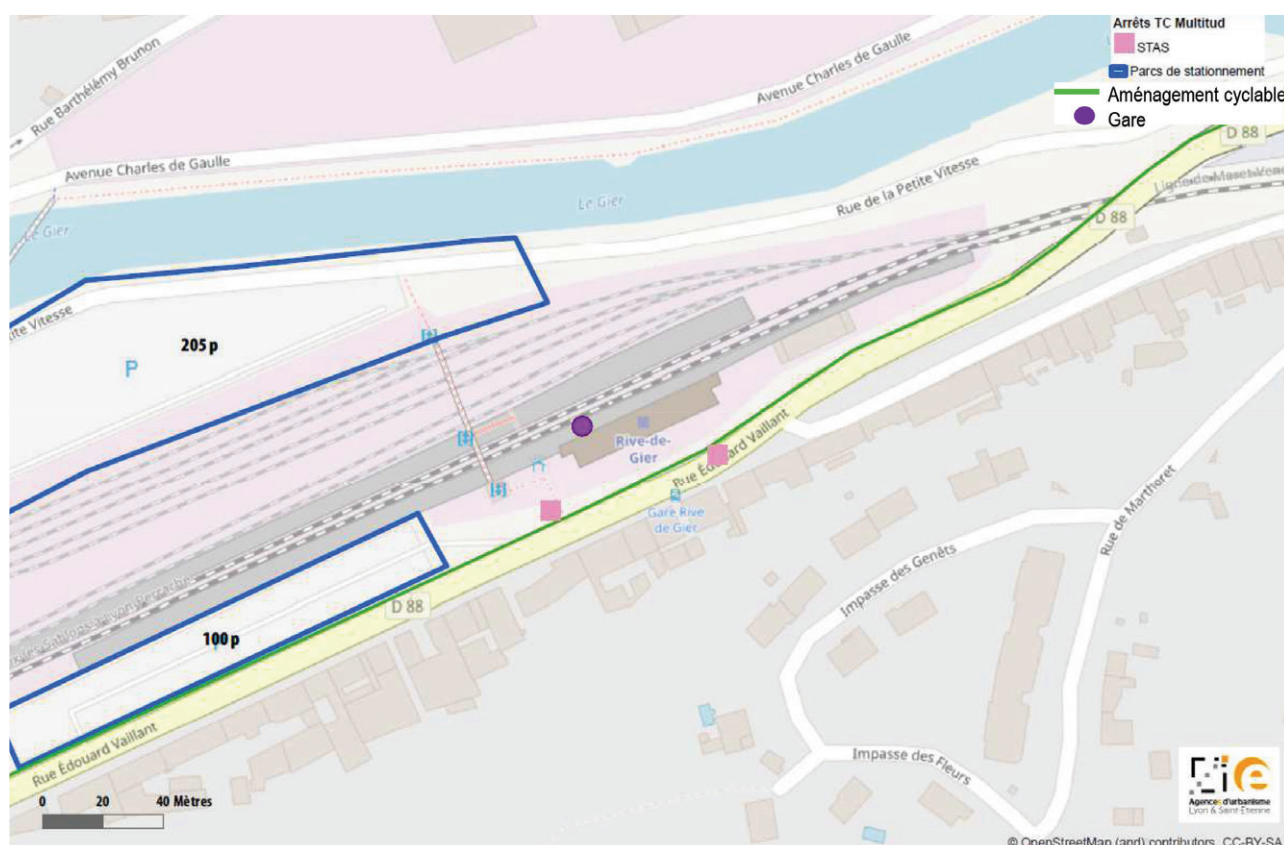


- Arrêt Mairie à 500m de la gare routière... elle-même à 600m de la gare TER
- Mairie = ligne 145 (Rive-de-Gier - Oullins ; 6,5 A/R)
- Gare routière = 5 lignes Stas :
M5 (Square Violette <> PI Chipier),
46 (Gare Routière <> Mairie/Le Mas, ligne scolaire),
57 (Gare Routière <> La Madeleine),
47 (Le Plantier <> La Cula) ;
58 (Mairie- Place Chipier, ligne scolaire)
- Gare TER = 3 lignes Stas M5, 47, 58 + cars TER (remplacement)

Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont.Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité inter-modalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
RIVE-DE-GIER Pôle de rabattement	Toutes les 15 min 2566 M-D en 2016	2 lignes STAS (mais 5 à la gare routière, et Rhône 145 à Hôtel de Ville)	< 20 min	Correcte pour les 2 lignes STAS Faible globalement	305 places gratuites en accès contrôlé (titre transport TER) Complet : 100%	Vélos : Consigne collective Région 48 pl. (occupation 2016 ~20%) Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019-2021

Zoom P+R



Gare de Givors-Canal

Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont. Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
GIVORS CANAL Gare de proximité appartenant à un pôle urbain (PTU)	Toutes les 30 min ~320 M-D en 2016	3 lignes TCL	Entre 10 min et 30 min	Correcte	116 places 80%	Vélo : 4 box et arceaux

Zoom P+R



Gare de Mornant

- 6 lignes régulières «cars du Rhône» desservent la commune
- Liaisons avec 3 gares : Brignais, Oullins, Givors ;
- 2 lignes desservent le pôle multimodal d'Oullins (accès TCU lourd - métro B);
l'intermodalité TCU se fait plus à Oullins qu'à Brignais

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

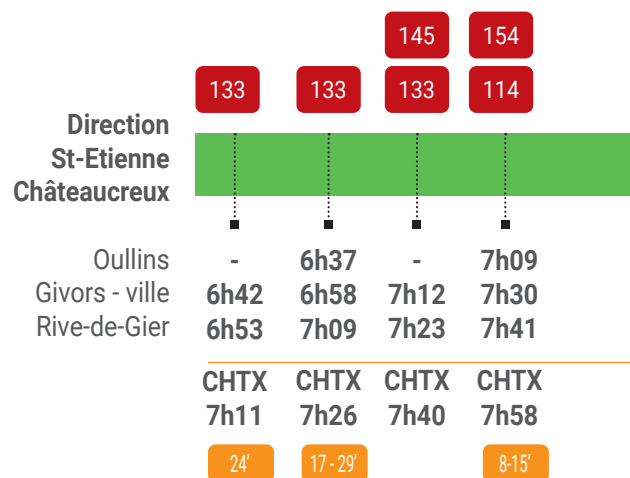
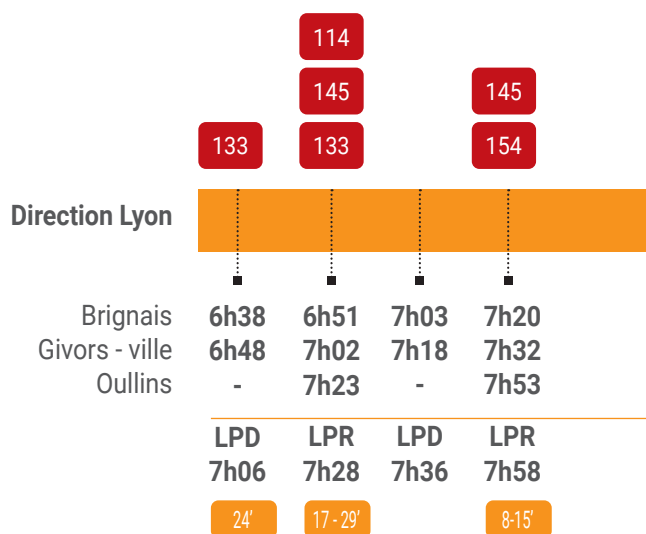
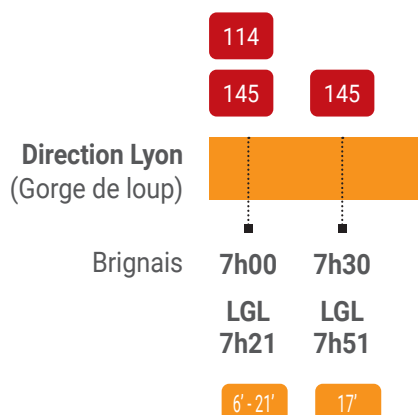
- 4 lignes desservent au moins une gare :

114 : Oullins <> Taluyers via Brignais gare

133 : Givors <> Taluyers

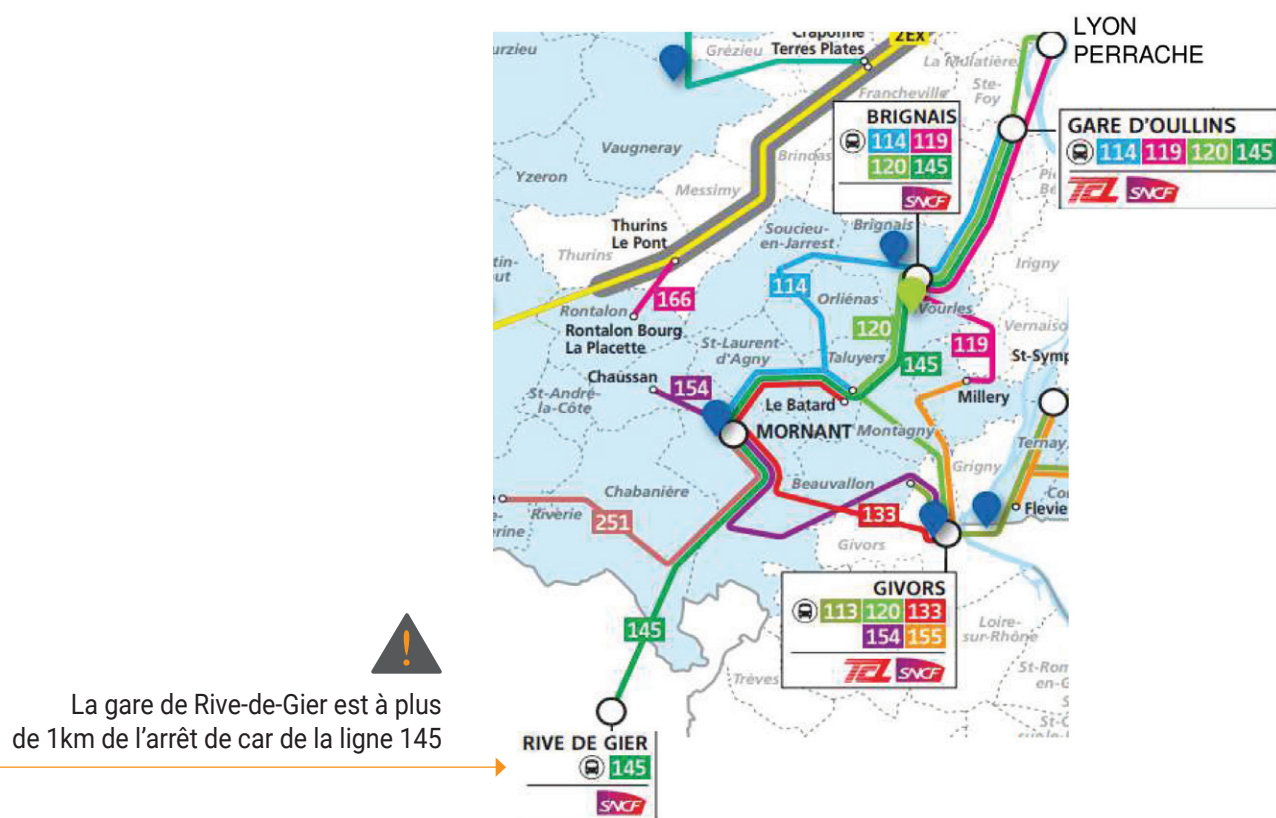
145 : Rive de Gier <> Oullins via Brignais

154 : Givors <> Chaussan



Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
MORMANT gare routière	6 lignes Cars du Rhône	114 : 60 min 133 : 30 min 145 : 60 min 154 : 30 min	Correcte (rabattement sur PEM)	Données en attente	Données en attente

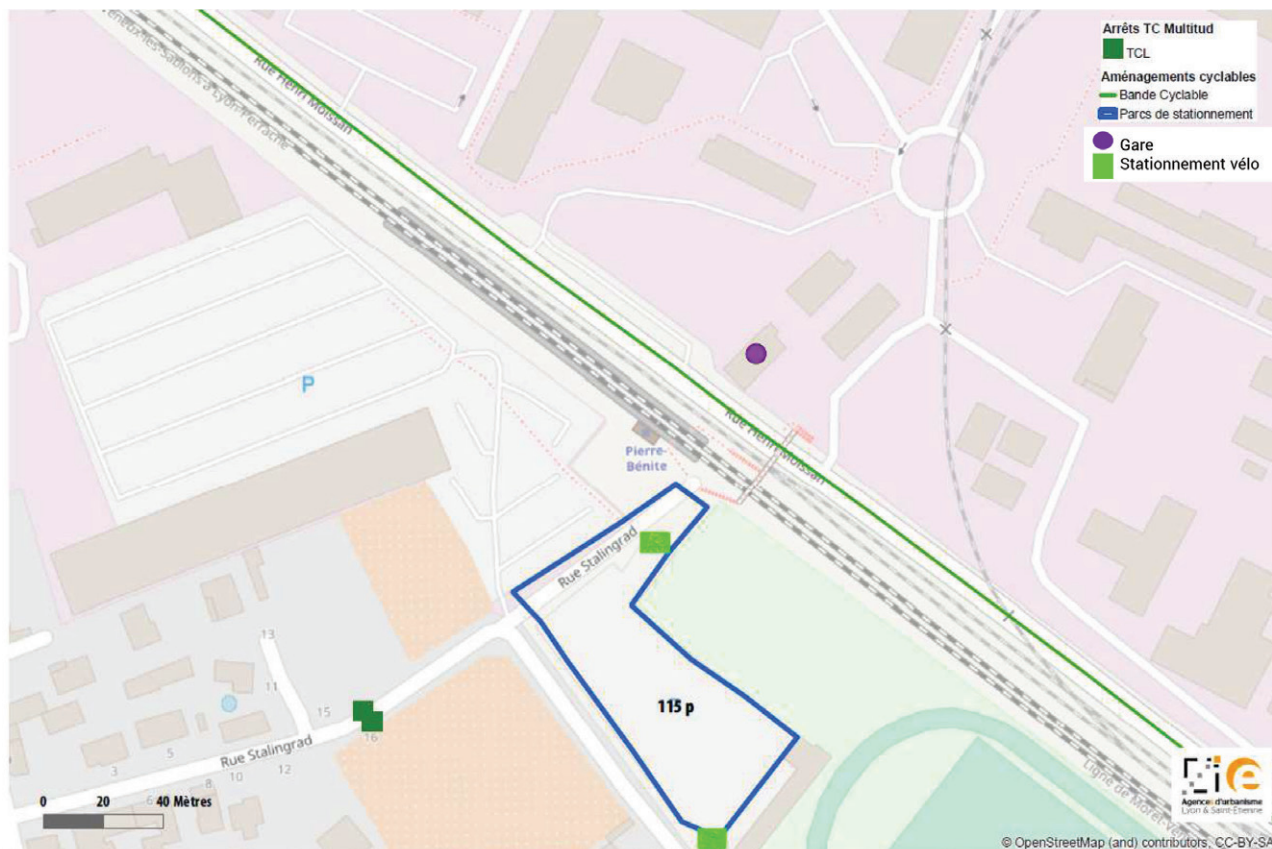


Gare de Pierre-Bénite

Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont. Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
PIERRE-BENITE Gare de proximité appartenant à un pôle urbain (PTU)	Toutes les 30 min ~130 M-D en 2016	1 ligne TCL (17)	30 min	Faible	115 places Complet : 100%	Vélo : 4 box

Zoom P+R

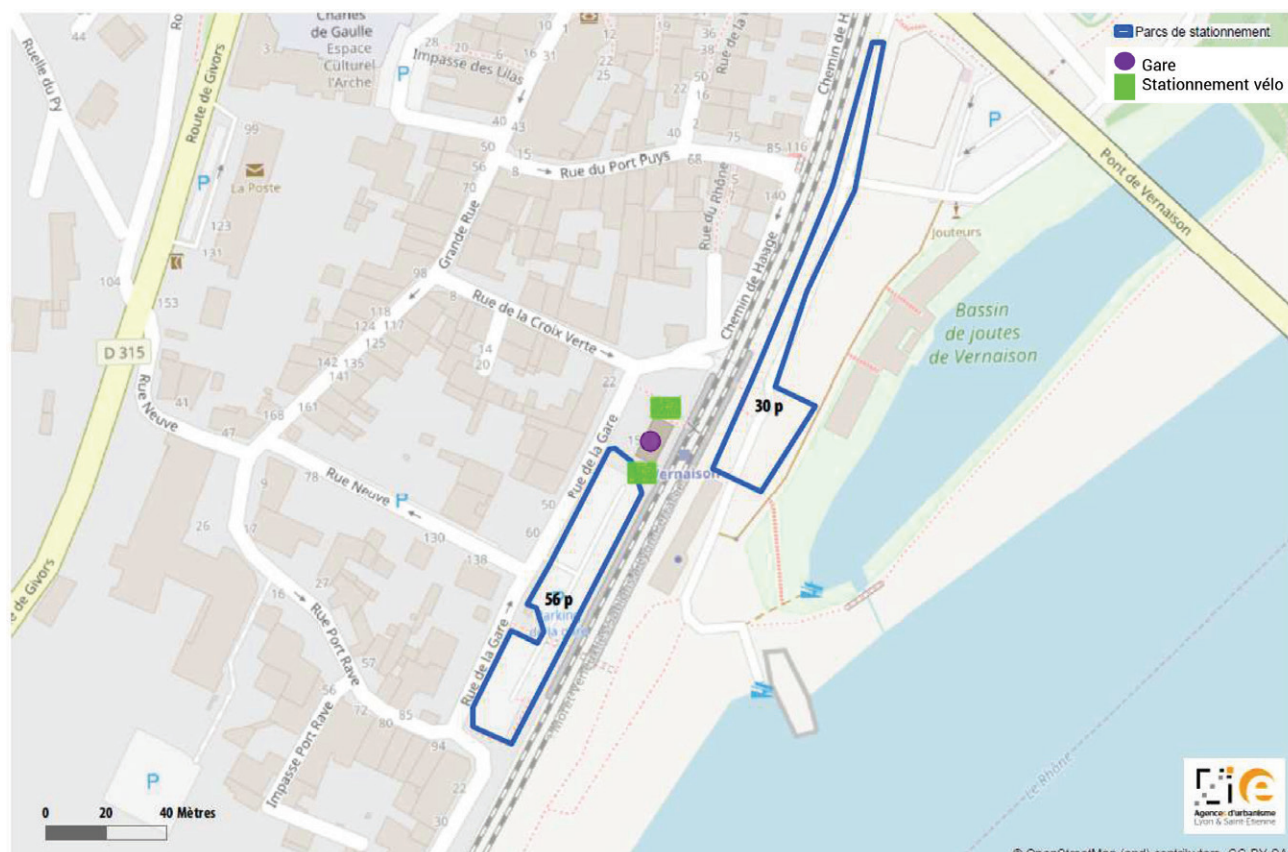


Gare de Vernaison

Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont. Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
VERNAISON Gare de proximité appartenant à un pôle urbain (PTU)	Toutes les 30 min 300 M-D en 2016	2 lignes TCL	Arrêt à plus de 150 m	Faible	90 places Aménagement de 27 places supplémentaires Complet : 100%	Vélo : 8 box Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2019-2021

Zoom P+R

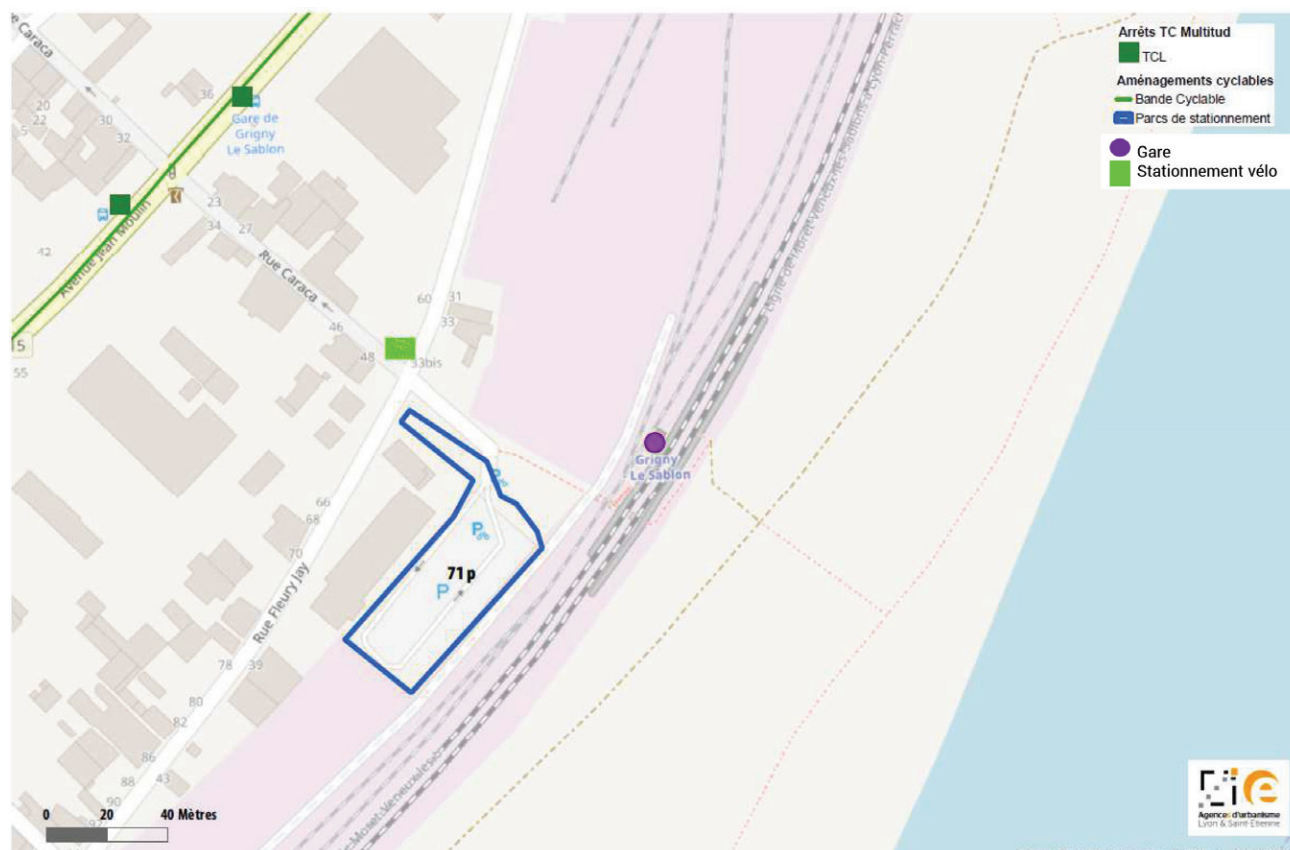


Gare de Grigny

Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont. Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
PIERRE-BENITE Gare de proximité appartenant à un pôle urbain (PTU)	Toutes les 30 min ~600 M-D en 2016	ligne TCL (80)	10 min	Correcte	70 places 80% en 2012	Vélo : 4 box

Zoom P+R



5

Intermodalité du bassin Forez : les fiches action

Fiche AML-1-SMT : Comité de suivi des partenaires du PAI par bassin

Fiche AML-2-SMT : Tarification multimodale zonale à l'échelle du SMT AML

Fiche AML-3A-SMT : Développement de l'information multimodale

Fiche AML-3B-SMT : Développement de l'information voyageurs transports collectifs en temps réel

Fiche AML-3C-AURA : Développement de l'information multimodale dans les pôles d'échanges multimodaux

Fiche AML-4-SMT : Pôles d'échanges multimodaux

Fiche AML-4A : Aménagements du PEM de Lyon Part Dieu (phase1)

Fiche AML-4B : Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase1)

Fiche AML-4C : Aménagements du PEM de Saint-Etienne Châteaureux

Fiche AML-5-SMT : Parcs relais

Fiche AML-6-SMT : Expérimentation d'innovations intermodales

Fiche GM-1 : Agrandissement du parking de la gare de Givors-Ville

Fiche GM-2 : Lutte contre le vandalisme en gare de Rive-de-Gier

Fiche GM-3 : Aménagement des arrêts TC de la gare routière de Rive-de-Gier

Fiche GM-4 : Aire métropolitaine de covoiturage de Rive-de-Gier «la Madeleine»

Fiche GM-5 : Prospective sur l'amélioration de l'accessibilité TC du Pays Mornantais

Fiche GM-6 : Aménagement d'un PEM à Irigny-Yvours

Fiche GM-7 : Etude de la réouverture d'une halte TER à la Grand-Croix

Fiche GM-VR-1 : Gestion partagée du PEM de Givors Ville

Fiche GM-VR-2 : Aire métropolitaine de covoiturage à Chasse-sur-Rhône

Fiche OLR-GM-1 : Aménagements de la gare de Brignais

Fiche OLR-GM-2 : Aménagements de la gare de Chaponost

Fiche VS-VR-GM-1 : Voie de circulation réservée au covoiturage sur l'axe A6 - A7

Glossaire

- AO** : Autorités organisatrices
- AURA** : Auvergne-Rhône-Alpes
- BUCOPA** : Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain
- CA3B** : Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse
- CAVBS** : La communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône
- CCMP** : Communauté de communes de Miribel et du Plateau
- CCPA** : Communauté de communes de la Plaine de l'Ain
- CEREMA** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- CPER** : Contrat de plan État-Région
- COPLER** : Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône
- CCVG** : Communauté de Communes de la Vallée du Garon
- DSP** : Délégation de service public
- EPASE** : Établissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne
- EPCI** : Établissement public de coopération intercommunale
- HPM** : Heure de pointe du matin
- IFSTTAR** : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
- PAI** : Plan d'Actions Intermodalité 2019-2020 pour l'aire métropolitaine lyonnaise
- PDIE** : Plan de déplacement inter-établissements
- PEM** : Pôle d'échange multimodal
- PMR** : Personne à mobilité réduite
- PNR** : Parc Naturel régional
- P+R** : Parc relais
- SAEIV** : Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs
- SCOT** : Schéma de cohérence territoriale
- SD'AP** : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée
- SMT AML** : Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise
- SPL** : Société publique locale
- STAS** : Société de transports de l'agglomération stéphanoise, également dénomination commerciale du réseau de Saint-Etienne Métropole
- SYTRAL** : Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
- TAD** : Transport à la demande
- TCNU** : Transport collectif non-urbain
- TER** : Transport express régional
- TGV** : Train à grande vitesse®
- TCU** : Transport collectif urbain
- TIL** : Transports interurbains de la Loire
- VAE** : Vélo à assistance électrique
- VPC** : Véhicule particulier conducteur
- VPP** : Véhicule particulier passager
- ZAC** : Zone d'aménagement concerté





Contact

Pour toute question relative
aux cahiers de bassin du PAI,
veuillez contacter :

Amaury Ruillere
a.ruillere@smtaml.fr
06 16 96 92 73



SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE

syndicat mixte de transports

Rachel Haab-Lab, Directrice SMT AML
r.haabl@smaml.fr • Tél. 06 20 40 91 75

Nos membres

