

# Cahier de bassin **FOREZ**



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

## Sommaire

---

1- Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021 une démarche partenariale	<b>3</b>
2 - Bassin Forez : synthèse du diagnostic d'intermodalité	<b>6</b>
3 - Bassin Forez : synthèse des enjeux	<b>14</b>
4 - Présentation des gares du bassin	<b>16</b>
5 - Intermodalité du bassin Forez : les fiches action	<b>32</b>
Glossaire	<b>33</b>



## 1

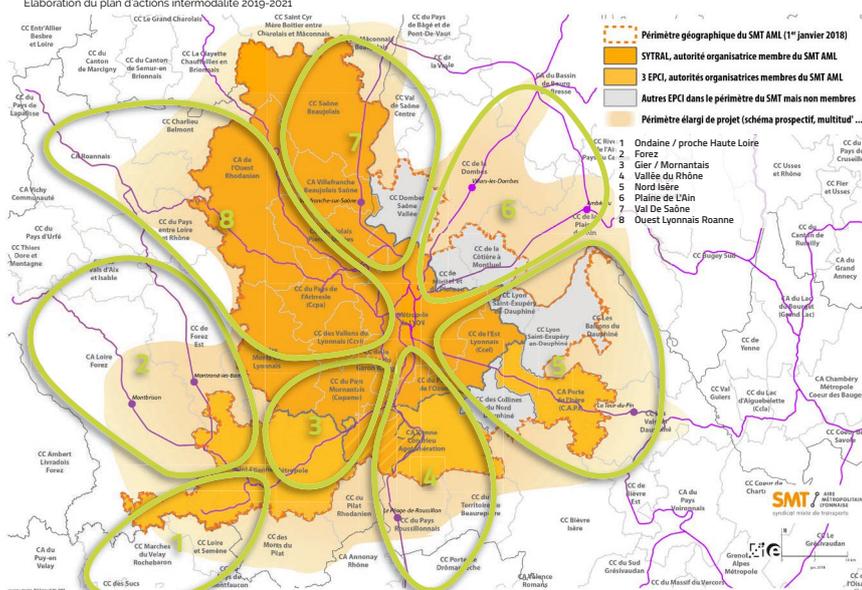
## Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale

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

Le Syndicat Mixte de Transport pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, composé de 5 autorités organisatrices de transport (la Région AURA, le SYTRAL, la CAPI, Saint-Etienne Métropole, Vienne-Condrieu Agglomération), 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 individuelle de l'automobile sur l'aire 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 Forez : synthèse du diagnostic d'intermodalité

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

La Terrasse est la «porte d'entrée» nord de l'agglomération stéphanoise, commune aux deux branches TER en direction de Roanne et de Boën-sur-Lignon.

La mise en accessibilité du site de la Terrasse est prévue à court terme, celle de Feurs à moyen terme (2022-2023).

Peu de problèmes de vandalisme/ sécurité recensés, quelques problèmes ponctuels à Feurs, à Balbigny et à Sury-le-Comtal.

Des études d'aménagements pour accroître l'attractivité des PEM sont en cours ou ont été récemment menées à Montbrison, La Terrasse, Sury-le-Comtal, Boën-sur-Lignon, Veauche, Montrond-les-Bains...

Démarche en cours pour revaloriser les bâtiments de gare à Balbigny et Boën-sur-Lignon

Des problèmes de retournements des autocars à la gare de Noirétable (manoeuvre dangereuse)

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

Une offre TC (TIL, STAS, TER) en étoile au départ de St-Etienne et assez peu d'offre transversale (TIL) entre les deux rives de la Loire

Un rabattement sur le TER très limité pour accéder à Saint-Etienne : le réseau TIL à destination notamment des scolaires ne propose globalement pas d'offre en rabattement sur les gares. Un certain nombre de lignes TIL sont parallèles aux axes mais sans tarification coordonnée ou intégrée.

Prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tram qui permet d'améliorer le rabattement et la diffusion depuis les PEM de Châteaucreux et de La Terrasse en 2019.

Amélioration des correspondances entre le service urbain «navette Montbrison-Savigneux» et les services TER / TIL à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2018 (restructuration de la navette, meilleure fréquence et amplitude horaire 06h30 - 19h00)



### 2.3 Rabattements en voiture et stationnement dans les pôles d'échanges

L'usage du parking de La Terrasse est davantage utilisé comme un parc relais d'entrée de ville pour le réseau STAS. Plusieurs projets d'agrandissement et/ou d'aménagement des parkings des gares (Montbrison, Feurs, Sury-le-Comtal...)

### 2.4 Accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges

Des aménagements cyclables sont à développer pour accéder aux PEM car ce bassin est «plat» (des aménagements prévus à Boën, Sury le Comtal, ...). Le schéma modes actifs de Saint-Etienne Métropole a identifié La Terrasse comme point noir à résorber.

Des études de liaison modes actifs en lien avec les PEM sont en cours sur les communes de Bonson et de Saint-Romain-le-Puy. A Boën-sur-Lignon, une étude de liaisons modes actifs a été réalisée en 2016 et plusieurs projets de mise en accessibilité cyclable ont été réalisés en 2018 et programmés pour les années à venir. Plusieurs projets de mise en accessibilité cyclable existent également sur la commune de Montbrison : zone 30 dans l'hypercentre, avenue Thermale...Des consignes vélos individuelles sont présentes dans toutes les gares (sauf Châteaueux : consigne collective) ; on note un faible taux de remplissage.

### 2.5 Accessibilité piétonne aux pôles d'échanges

Les gares sont situées souvent dans les centres-villes à quelques exceptions (Sury le Comtal, Montrond-les-Bains). Des difficultés d'accès au PEM de la Terrasse et des liaisons à améliorer pour les gares excentrées.

### 2.6 Initiatives d'accessibilités «alternatives» (covoiturage, autopartage...)

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.

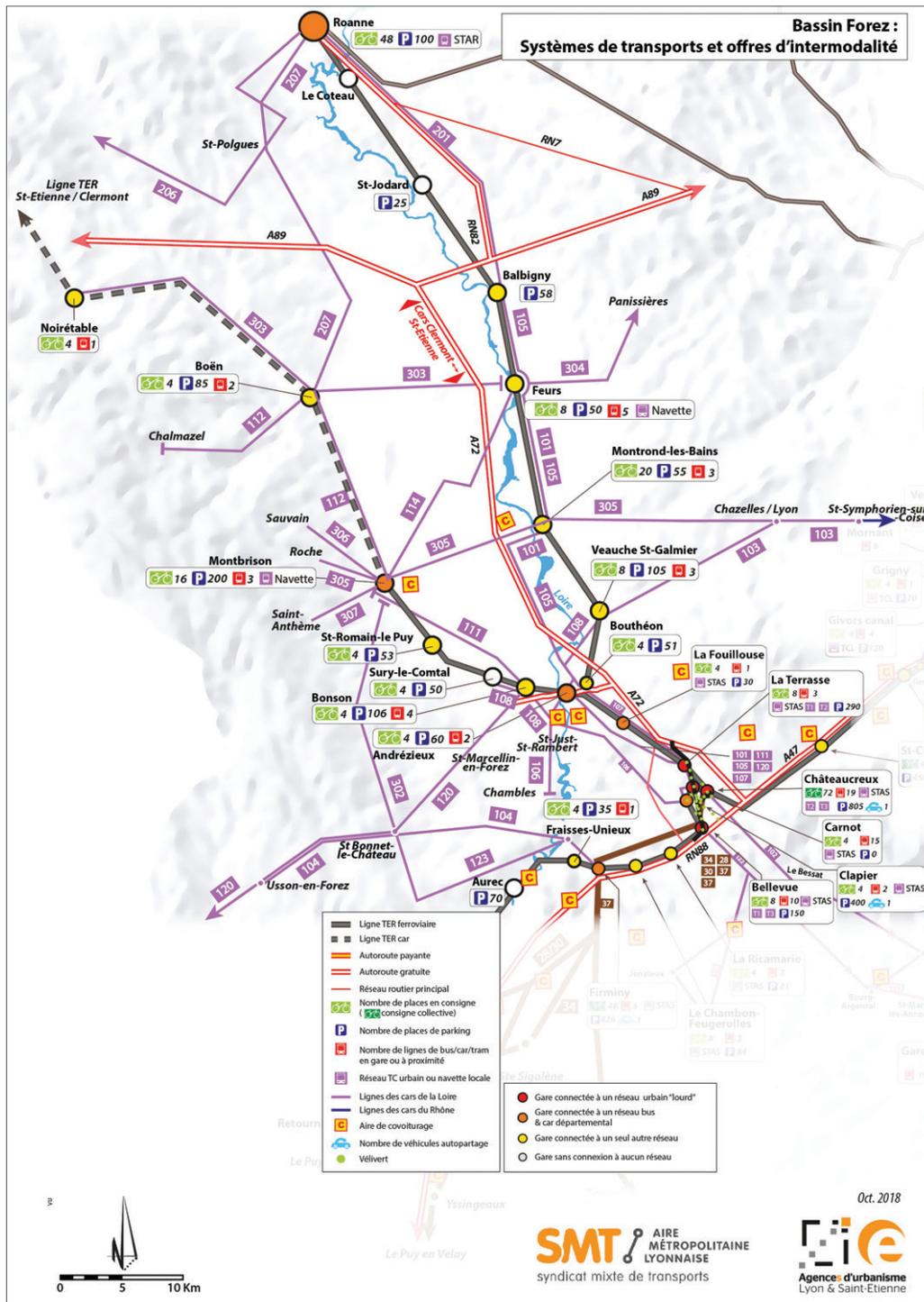
### 2.7 Tarifications combinées ou zonales existantes dans le bassin

Une tarification intégrée existe en interne à la Métropole stéphanoise associant les réseaux TER et STAS - gares de Châteaueux, la Terrasse, La Fouillouse, Andrézieux, Bouthéon et Veauche (au titre de la desserte de St-Galmier).

Jusqu'en 2018, aucune tarification combinée n'existait au-delà du périmètre STAS et en lien avec TIL, ce qui n'est plus le cas depuis septembre 2019.

## Synthèse des offres de transport dans le bassin

- Bassin «plat», entouré de monts, comptant 807 600 habitants à 1 km des gares
- 16 gares dont Saint-Etienne Châteaucreux, principal PEM du bassin, et 10 de proximité autour de 2 axes ferroviaires Saint-Etienne <-> Boën et Saint-Etienne <-> Roanne
- 1 réseau interurbain TIL et 1 réseau urbain STAS étendu, avec une mutualisation d'offre et une gamme tarifaire conjointe aux 2 réseaux ; 3 navettes urbaines : Montbrison <-> Savigneux, Feurs, St-Just-St-Rambert<->Bonson
- Outils de planification des mobilités : SRADDET en cours, schéma de covoiturage LFa, schéma des mobilités en cours d'élaboration par Forez Est, plan vélo SEM 2019-2029





## Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Forez

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 («aire de chalandise») et les volumes concernés.

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

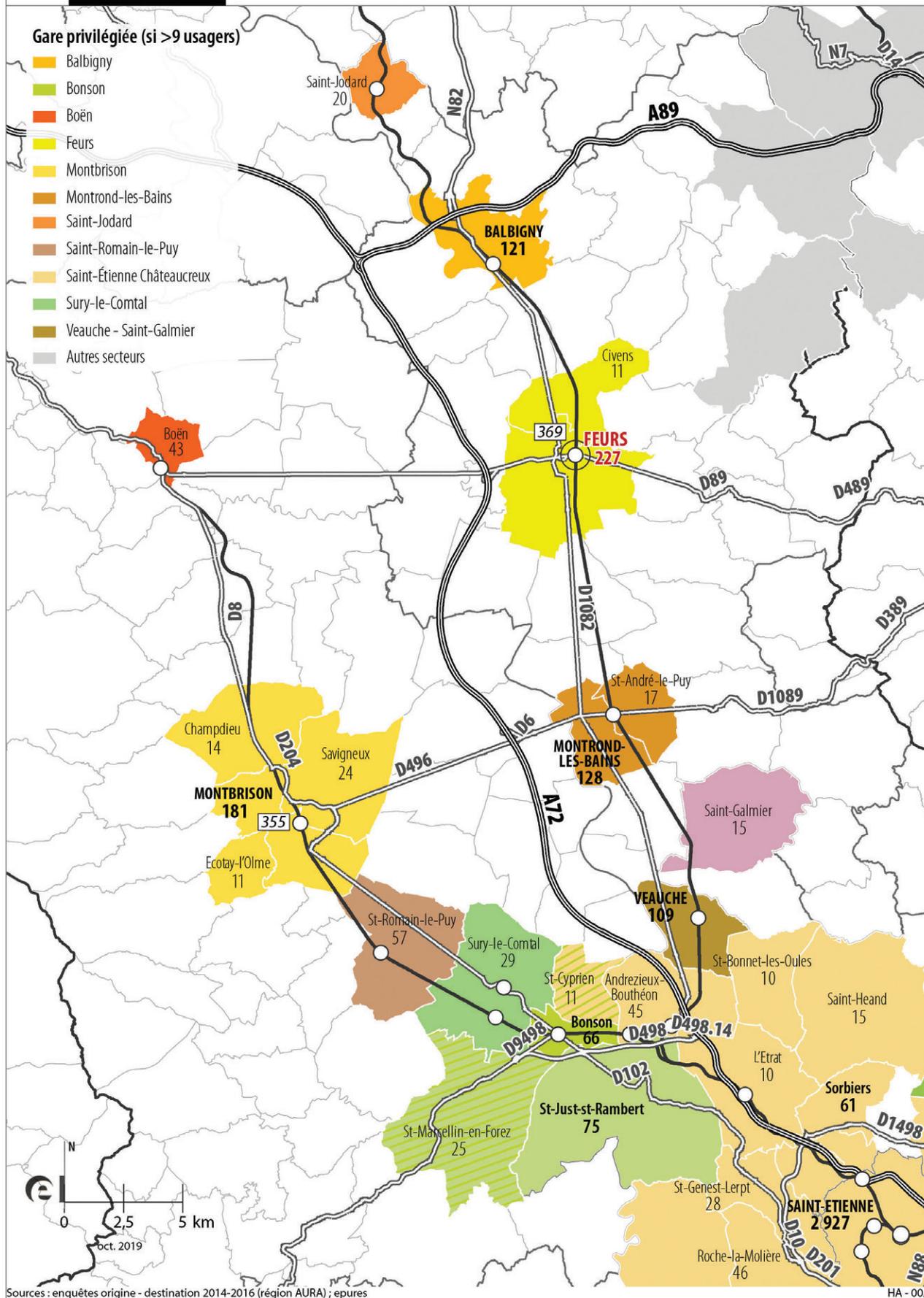
Les aires de chalandises sont définies à partir de l'enquête origine-destination régionale sur la période 2014-2016.

Ces données sont partagées lors des premiers comités de suivi par bassin afin de croiser cette information avec les caractéristiques des gares pour tenter de dégager des tendances permettant d'alimenter les réflexions et échanges sur les projets du PAI 2019-21 et sur les aménagements à venir.

- Châteaureux : aire de chalandise large, utilisée pour les déplacements en direction de Lyon
- A l'exception de Montbrison, l'ensemble des gares a un rayonnement limité (1 ou 2 communes)
- La gare de Bonson rayonne sur St-Cyprien et St-Marcellin-en-Forez
- Les gares internes à SEM n'apparaissent pas (desserte Stas, distance courte vers St-Etienne, A72 gratuite à 2x3 voies...)

## Gare utilisée principalement par les usagers, représentation à la commune

Corridor Forez

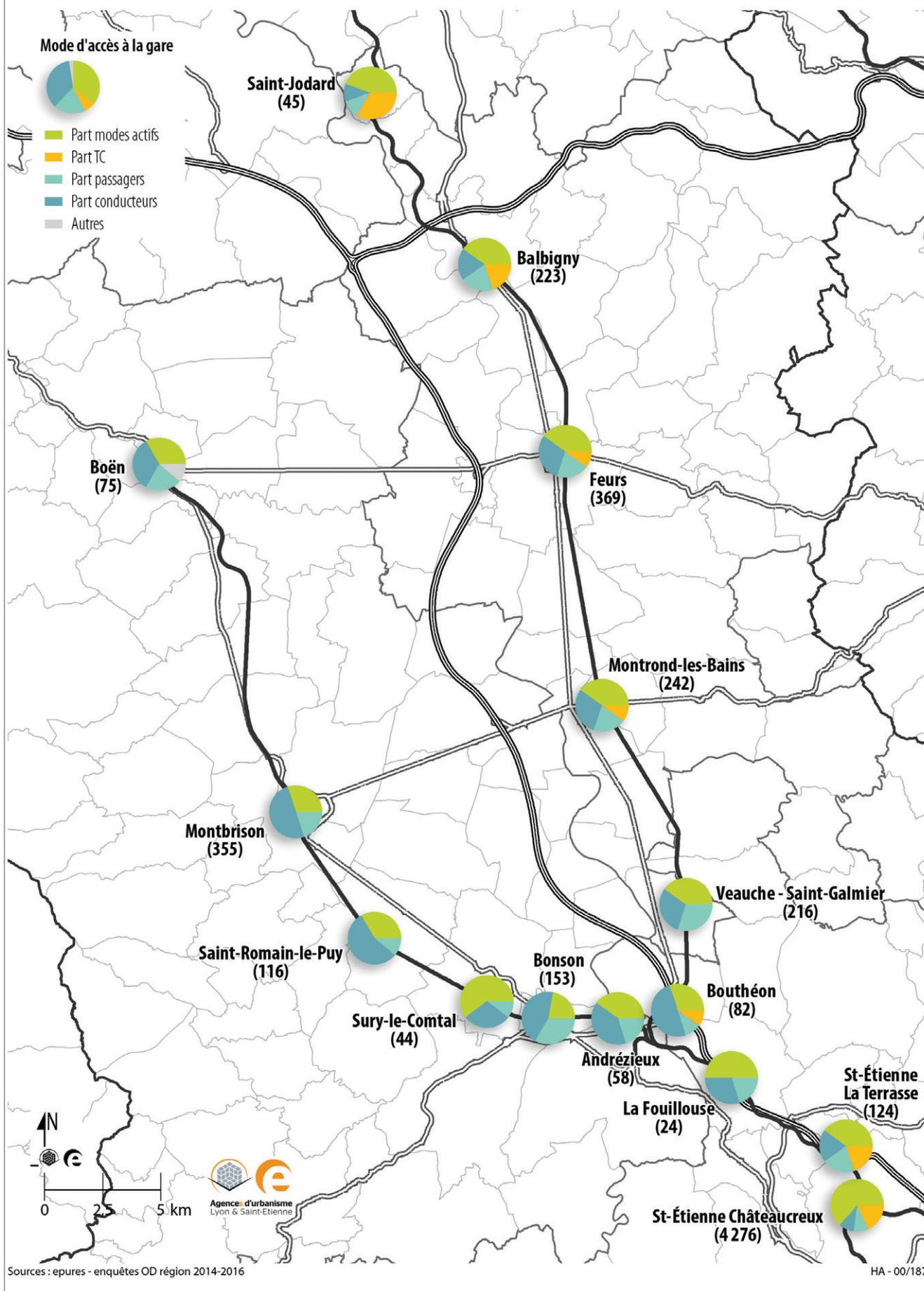


## Les modes de rabattement déclarés par les usagers

- (Très) peu de rabattement en TC
- Important rabattement en modes actifs (surtout marche) sur les gares de proximité de St-Jodard, Balbigny, Feurs, Montrond, Veauche, Andrézieux, Sury-le-Comtal, La Fouillouse et Saint-Romain-le-Puy
- Part modes actifs + faible pour celles de Boën, Bonson, Bouthéon et Montbrison : rôle plus fort de rabattement VP
- La Terrasse : rôle de point d'intermodalité Tram / TER
- Faible part des «passagers» à Saint-Romain-le-Puy et Bouthéon : des «gares de pendulaires» ?

## Les modes de rabattement déclarés par les usagers

Bassin Forez





# 3

## Bassin Forez : synthèse des enjeux

### 3•1 Points clefs ressortant du diagnostic partagé

- Rechercher une meilleure articulation (itinéraires, temps de parcours, horaires, tarification, ...) et complémentarité entre les réseaux (TCU/ navette municipale, TCNU, ferroviaire) pour une meilleure attractivité de l'offre pour l'utilisateur.
- Rechercher une meilleure coordination des horaires entre les lignes du réseau TIL et les services TER, l'harmonisation des tarifs et la mise en place d'une billetterie commune entre ces deux réseaux.
- Fiabiliser la circulation des trains notamment sur la branche Saint-Etienne - Montbrison - Boën-sur-Lignon.
- Améliorer la lisibilité du pôle multimodal de La Terrasse entre ses différentes entités (gare, pôle bus, arrêts cars, parc relais, stationnement de proximité...) et son accessibilité modes actifs.
- Renforcer le rôle des gares de Bonson, comme «tête de pont» pour l'accès pendulaire à Saint-Etienne depuis la rive gauche de la Loire, et de Saint-Galmier - Veauche pour la rive droite.
- Améliorer l'accès modes actifs à l'ensemble des gares
- Développer les services en gare

La réouverture de l'exploitation TER entre Montbrison et Boën, effective à compter du 9 décembre 2018 avec 6 A/R en train, constitue un «événement» fort, marquant l'amorce d'une réaffirmation du rôle du ferroviaire pour la rive gauche de la Loire avec la centralité stéphanoise.

Le prolongement du tramway stéphanois T3, à l'automne 2019, permet une desserte performante entre la plaine du Forez et les équipements métropolitains et secteurs d'emploi du quart nord-est de Saint-Etienne, via la gare de la Terrasse.

### 3.2 Le bassin au regard de l'aire métropolitaine

Le secteur «Forez» apparaît comme l'un des bassins où les offres de transport sont particulièrement juxtaposées : chaque réseau a été développé selon sa rationalité propre, sans que des lieux d'intermodalité ni des coopérations ou intégrations tarifaires ne viennent faciliter un usage «sans couture» pour les usagers.

Même s'il est peu soumis aux contraintes du noeud ferroviaire lyonnais qui marque la plupart des bassins étudiés dans la démarche du PAI, le bassin Forez est cependant marqué par de grandes fragilités dans la robustesse des offres de transport en commun. Tout particulièrement, l'exploitation de la branche ferroviaire St-Etienne-Montbrison et le passage des bus et cars dans les engorgements d'A72 à hauteur de St Etienne et de la Gouyonnière (Andrézieux) constituent des points d'alerte prégnants.

### 3.3 Les projets et perspectives qui animent le territoire

Sur les 2 branches ferroviaires du secteur, plusieurs projets d'aménagement des gares, de leurs abords, voire de leurs quartiers environnants sont portés par les communes et/ou les intercommunalités. Pleinement cohérente avec les projets de territoire (EPCI, SCOT, Inter-Scot...), cette dynamique est très porteuse de sens, alors même que les congestions routières deviennent quotidiennes.

Le besoin d'une meilleure articulation des offres TC (urbaine, interurbaine, ferroviaire) et des services associés (information, tarification, sites de P+R voire de covoiturage) constitue l'enjeu principal d'amélioration, dans un contexte d'évolution récente des périmètres et compétences en la matière.



GARE DE ST ETIENNE CHATEAUCREUX



4

Présentation  
des gares du bassin

CHEMIN DE FER

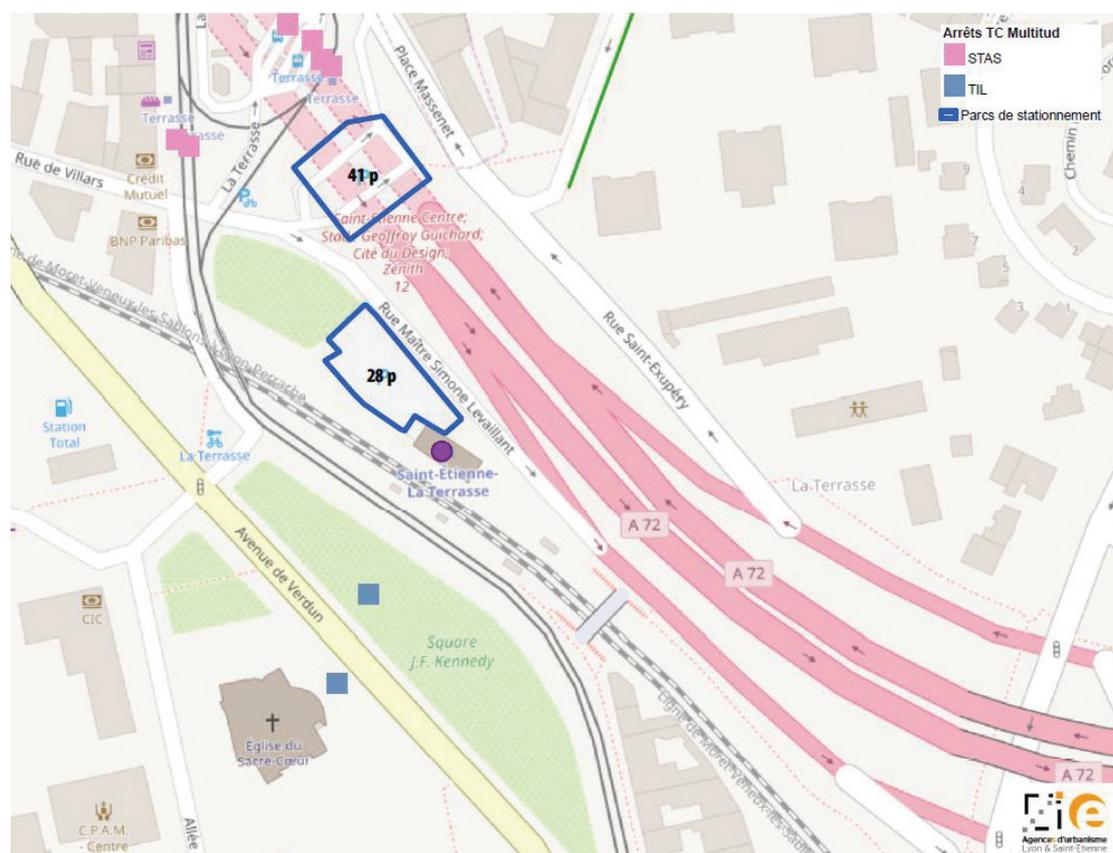


## Gare de Saint-Etienne La Terrasse

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

Pôle et type	Train <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fré. Moy. en HPM</li> <li>• Mont.Desc. par jour</li> </ul>	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nb de places</li> <li>• Occupation</li> </ul>	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
<b>SAINT-ETIENNE LA TERRASSE</b> Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd	17 min pour les TER avec terminus St-Et-Chat. 405 M-D TER en 2016 sur une seule branche	6 lignes cars 42 2 lignes de Tram 6 lignes bus Stas	15 à 60 min 4 à 8min 15 à 60 min	<b>Correcte</b>	290 places, dont 220 en accès contrôlé et 41 payantes  <b>Occupé à 90%</b>	Vélo : 8 box Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2020

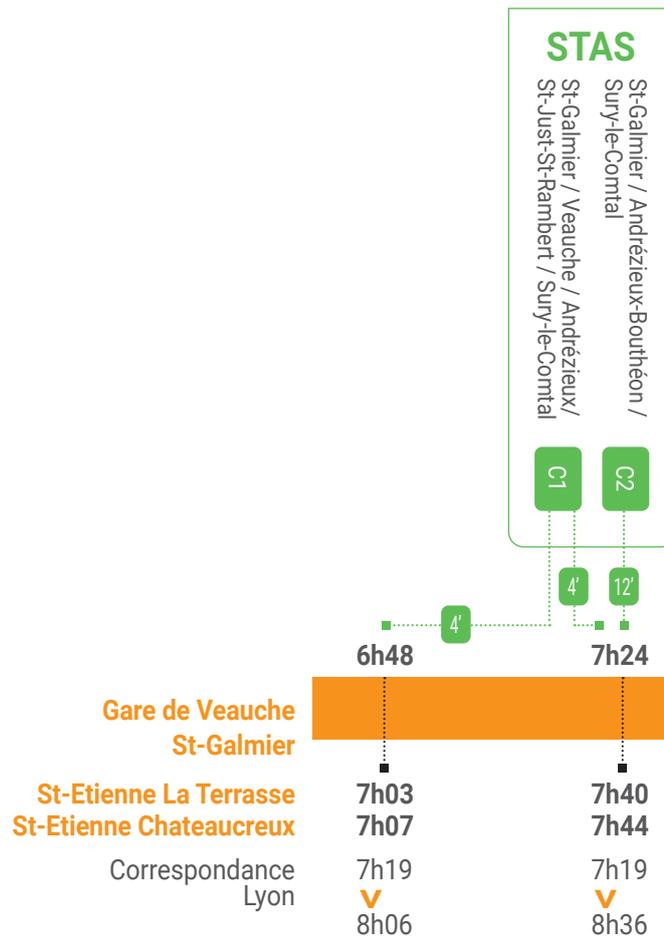
### Zoom P+R



## Gare de Veauche - Saint-Galmier

- Une meilleure intermodalité en gare de Veauche St-Galmier
- Desservie par les lignes Stas C1 et C2 (30 ' HPM)

### Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

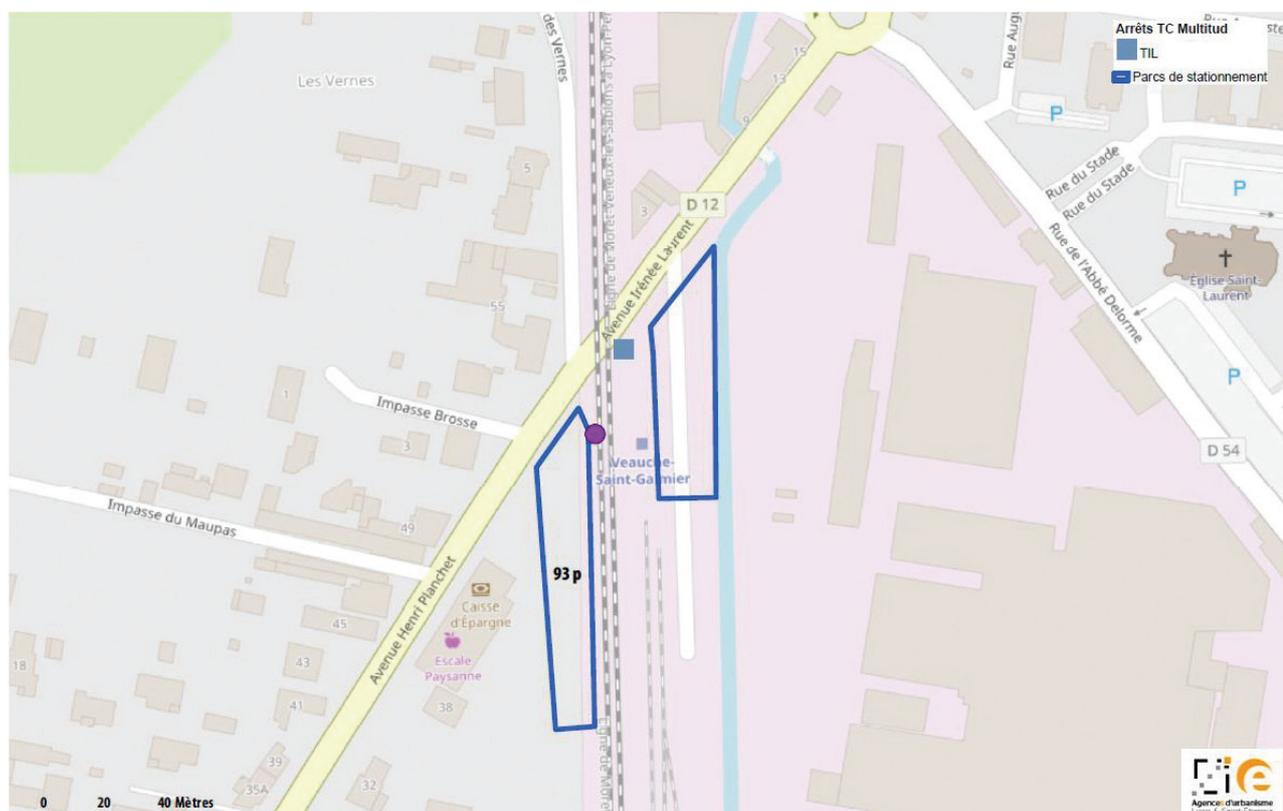


Sources : Multitud service 6 février 2018

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

Pôle et type	Train <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fré. Moy. en HPM</li> <li>• Mont.Desc. par jour</li> </ul>	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nb de places</li> <li>• Occupation</li> </ul>	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
<b>VEAUCHE - ST-GALMIER</b> Pôle de rabattements	Toutes les 30 min ~360 M-D en 2016	2 lignes cars 42	40 min	<b>Moyenne</b>	93 places <b>Plus de 60%</b>	Vélo : 8 box

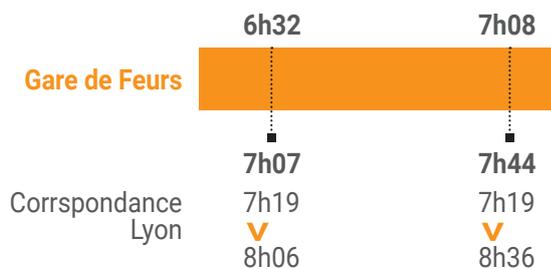
## Zoom P+R



## Gare de Feurs

- Navette municipale : 2 circuits dont 1 dessert la gare (8 trajets par jour)
- Pas d'intermodalité avec la navette municipale en HPM
- Pas d'intermodalité possible en HPM avec la ligne TIL 304
- Les arrêts des lignes TIL 105, 303, 101 et 114 sont situés à ≈1 km de la gare

### Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



*Pas de correspondance pour un accès avant 8h00 à Châteaureux*

### 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
<b>FEURS</b>  Pôle de rabattements	Toutes les 30 min 698 M-D en 2016	1 ligne car 42 à proximité de la gare ; les 3 autres sont à plus de 1km  Navette communale	De Panissières, 2 passages (+1 boucle locale) calés sur les horaires de train	<b>Correcte</b>	50 places  <b>80%</b>	Vélo : plus de 8 box  Mise en accessibilité 2022-2023

## Zoom P+R



## Gare de Montbrison

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 3
- 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 : Navette urbaine non; Réseau interurbain LFA 0/3 ; TIL 2/2 (NB la ligne 305 permet une intermodalité de Beauregard vers la gare, pas depuis Grézieux / Savigneux )
- Navette urbaine de Montbrison, service organisé par Loire Forez Agglomération

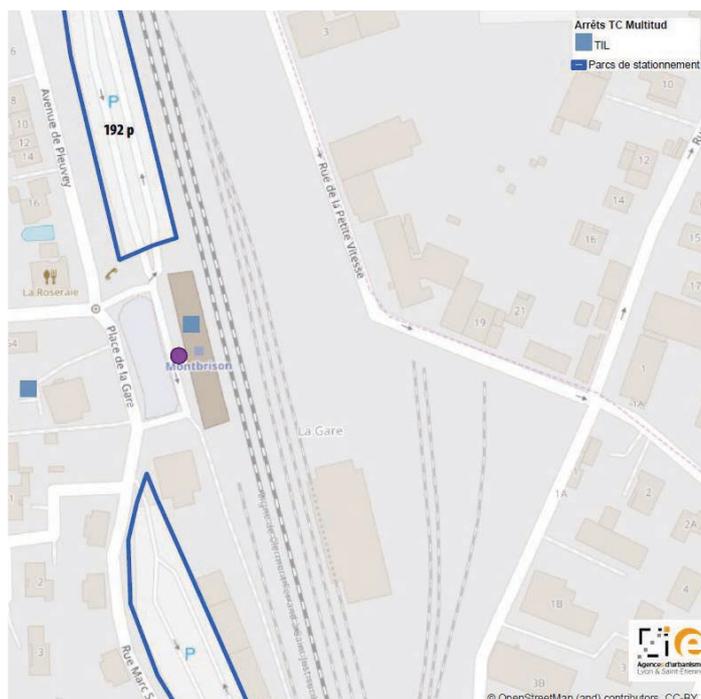
### Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



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

Pôle et type	Train <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fré. Moy. en HPM</li> <li>• Mont. Desc. par jour</li> </ul>	Nb lignes TC en rabattements	Qualité intermodalité TC-Train	P+R <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nb de places</li> <li>• Occupation</li> </ul>	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR	Usages en modes de rabattement (2012)
<b>MONTBRISON</b> Pôle de rabattement	Toutes les 30 min 582 en 2016	2 lignes cars 42 desservent la gare 1 navette urbaine	<b>Faible</b>	192 places <b>Occupé à 60%</b>	Aménagement SDA Ad'AP complémentaire 2026 Vélos : 16 consignes individuelles	<b>VPC : 42%</b> <b>VPP : 23%</b> TC : 4% <b>Actifs : 32%</b>

### Zoom P+R



### Projet ouverture de la gare côté Savigneux



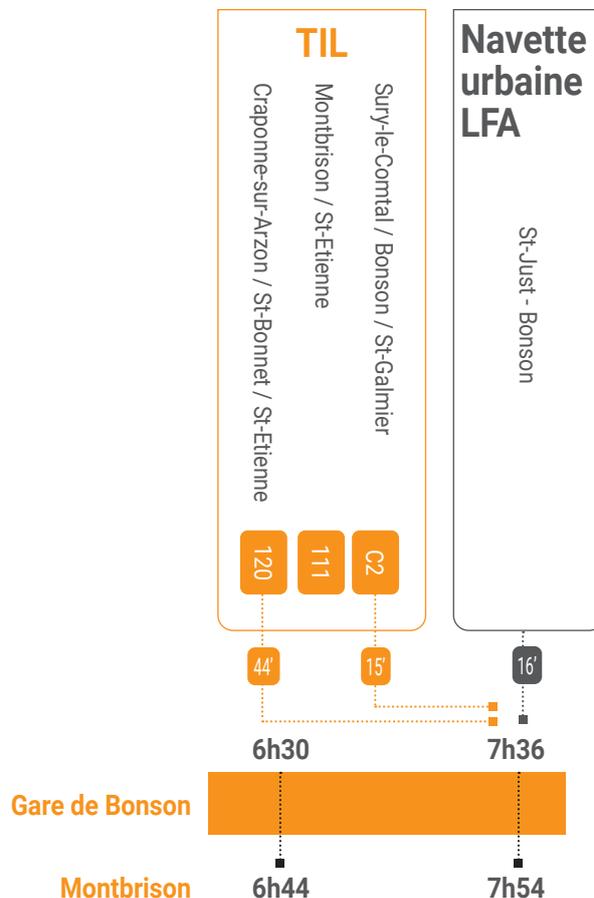
## Gare de Bonson

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- 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 : TIL 3/3

### Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

**NB1** : La ligne TIL 111 est parallèle au service ferroviaire, peu d'intérêt pour se rabattre sur la gare de Bonson ; possibilité d'intermodalité en HPM pour les habitants de la commune de Bonson et de Saint Cyprien un rabattement théorique compte tenu de la distance, de la fréquence et du temps de correspondance.

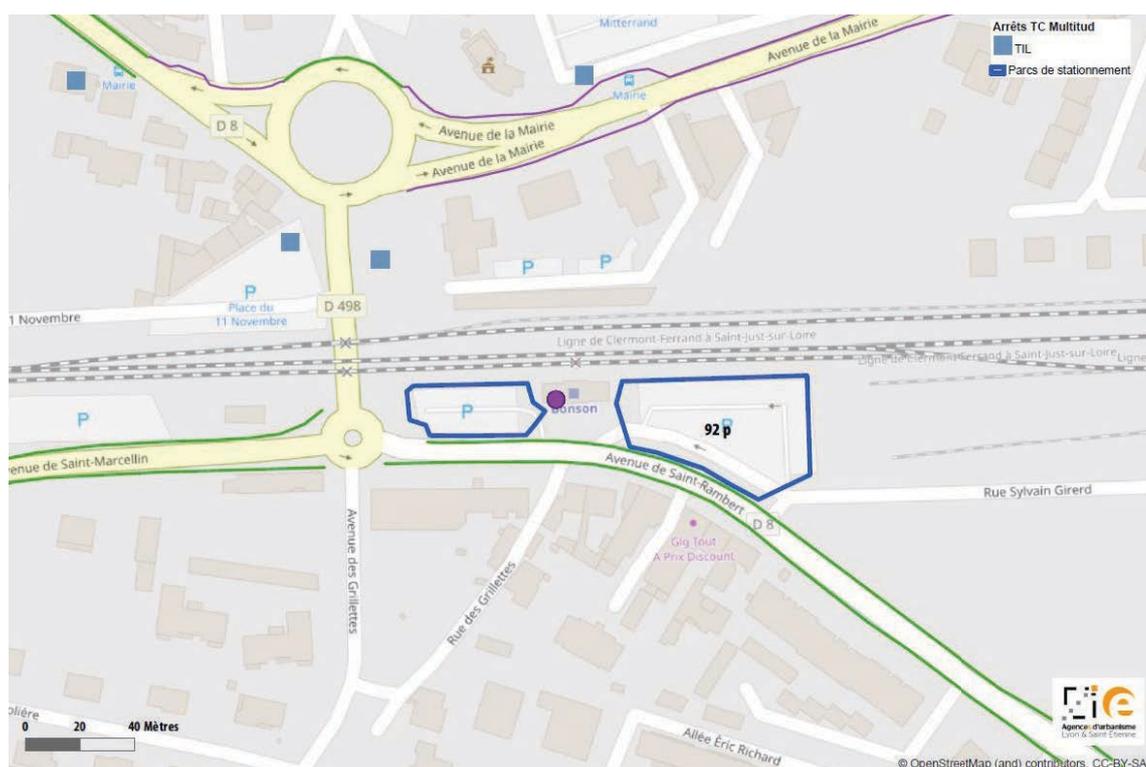
**NB2** : Une correspondance possible en HPM pour la ligne 108 dans le sens Sury le Comtal > Andrézieux Bouthéon ; intérêt limité.



## 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	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
<b>BONSON</b> Pôle de rabattement	Toutes les 30 min ~ 190 en 2016	3 lignes cars 42	<b>Moyenne</b>	92 places <b>Occupé à 60%</b>	Vélos : 4 consignes individuelles

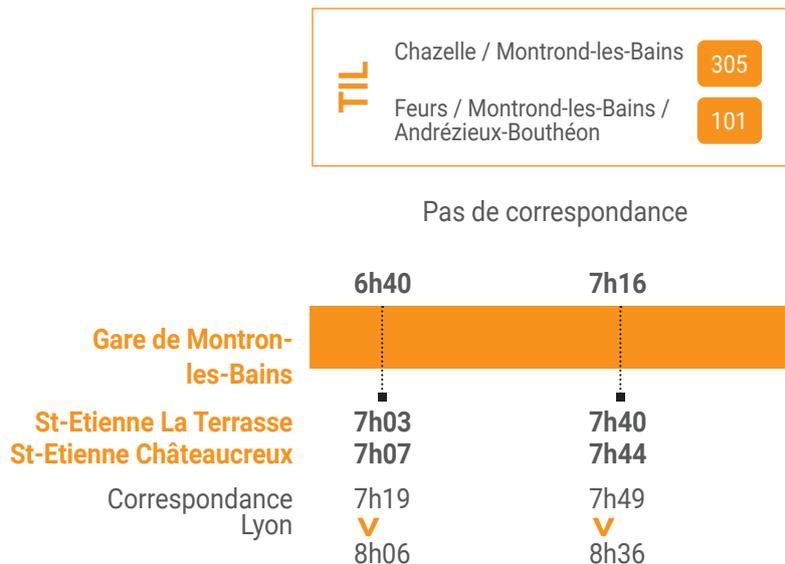
### Zoom P+R



## Gare de Montrond-les-bains

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- 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 : TIL 0/2

### Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

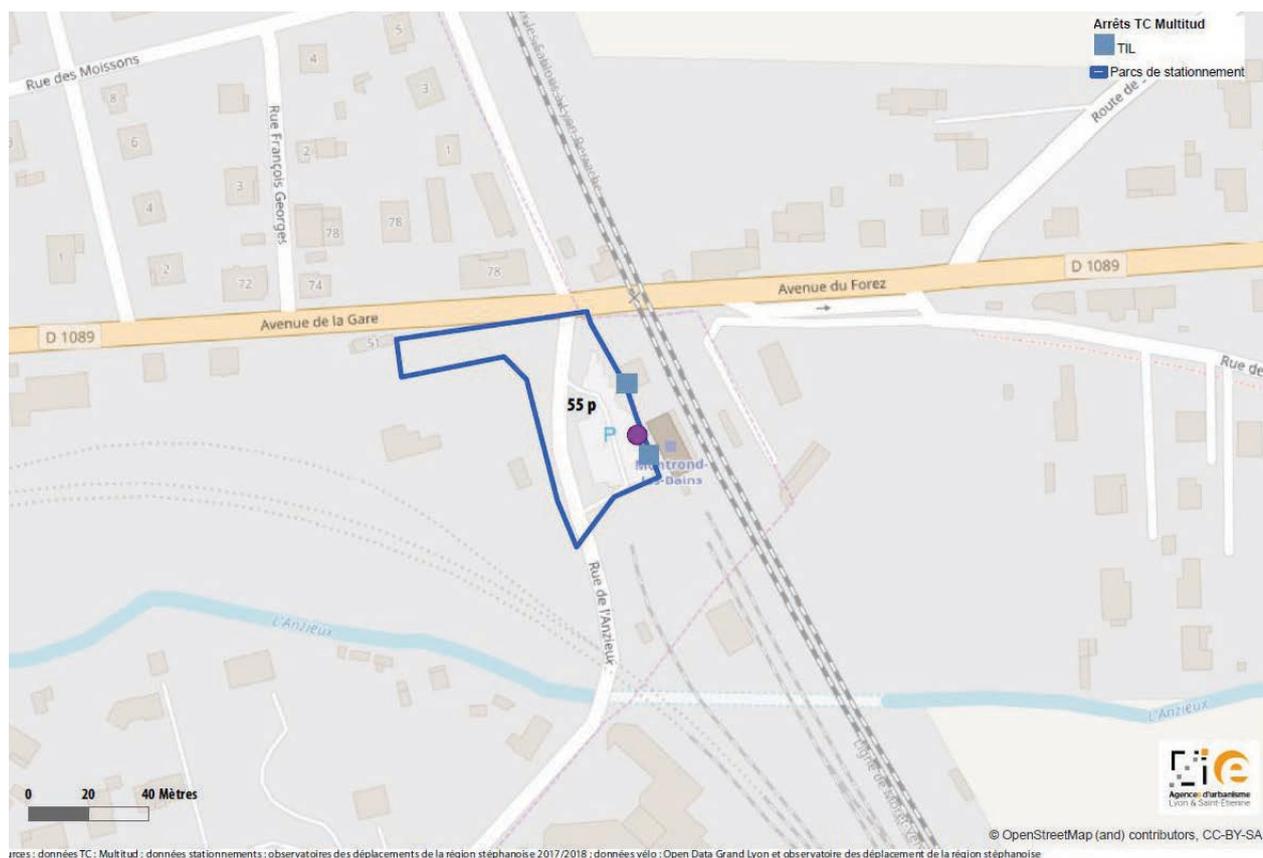


Sources : Multitud service 6 février 2018

### 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	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
<b>MONTROND-LES BAINS</b> Gare de proximité	Toutes les 30 min 390 M-D en 2016	3 lignes cars 42	<b>Faible</b>	55 places <b>Occupé à 90%</b>	Vélos : consignes individuelles 20 pl.

## Zoom P+R



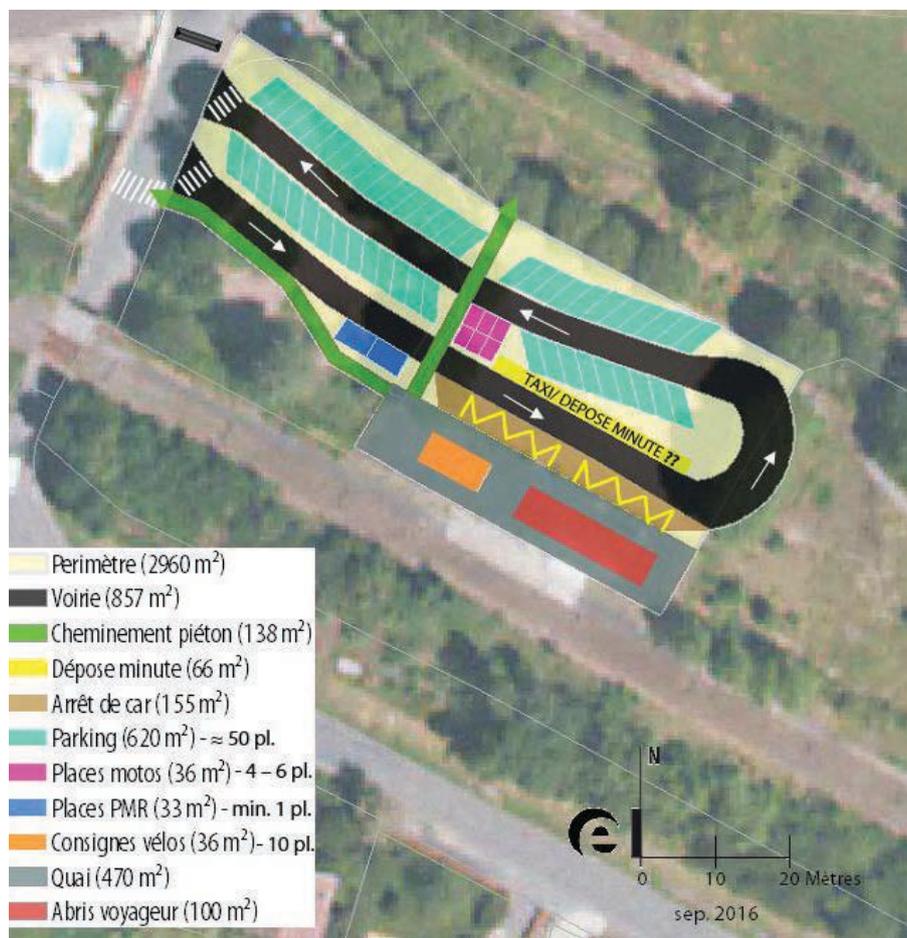
## Gare de Sury -le-Comtal

- Point d'arrêt cars TER et TIL ≠ gare ferroviaire
- Réaménagement en cours de la gare ; aménagement/sécurisation d'un parking d'une cinquantaine de places

### 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	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
<b>SURY-LE-COMTAL</b> Gare de proximité	Toutes les 30 min ~60 M-D en 2016	Aucune à la gare	<b>Néant</b>	50 places	Vélos : consignes individuelles 4 pl.

## Schéma d'aménagement de la halte ferroviaire



Extrait : Etude préalable de l'aménagement et de l'accessibilité de la halte ferroviaire de Sury-le-Comtal, 2016.

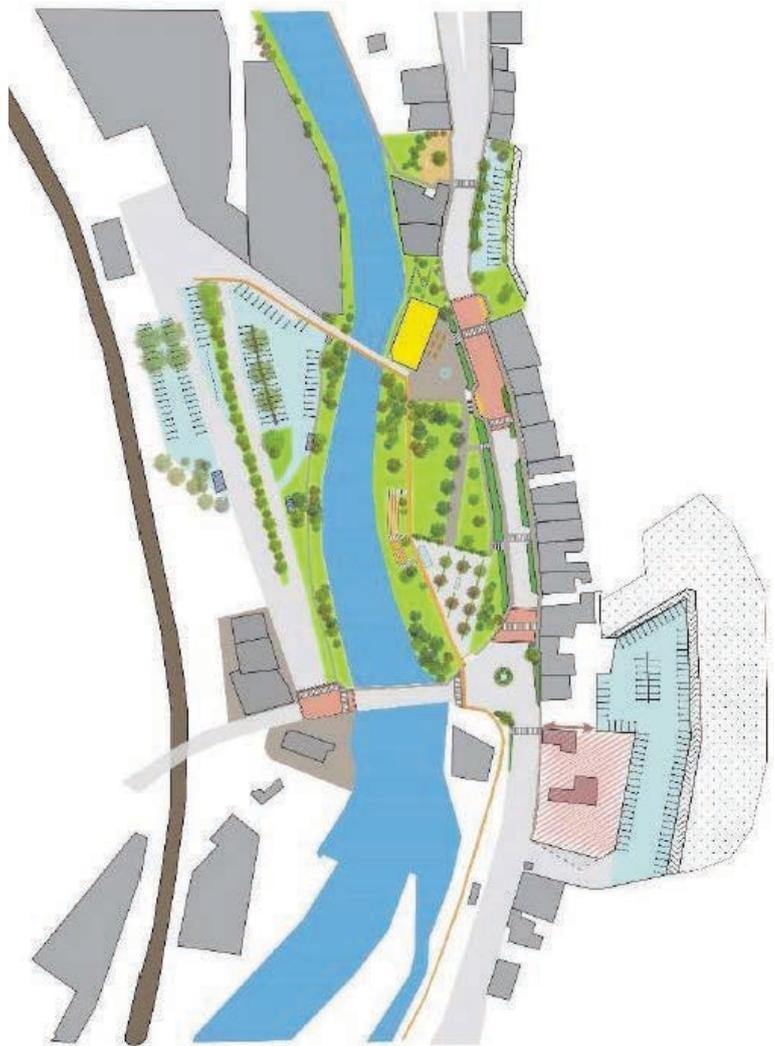


## ■ Gare de Boën-sur-Lignon

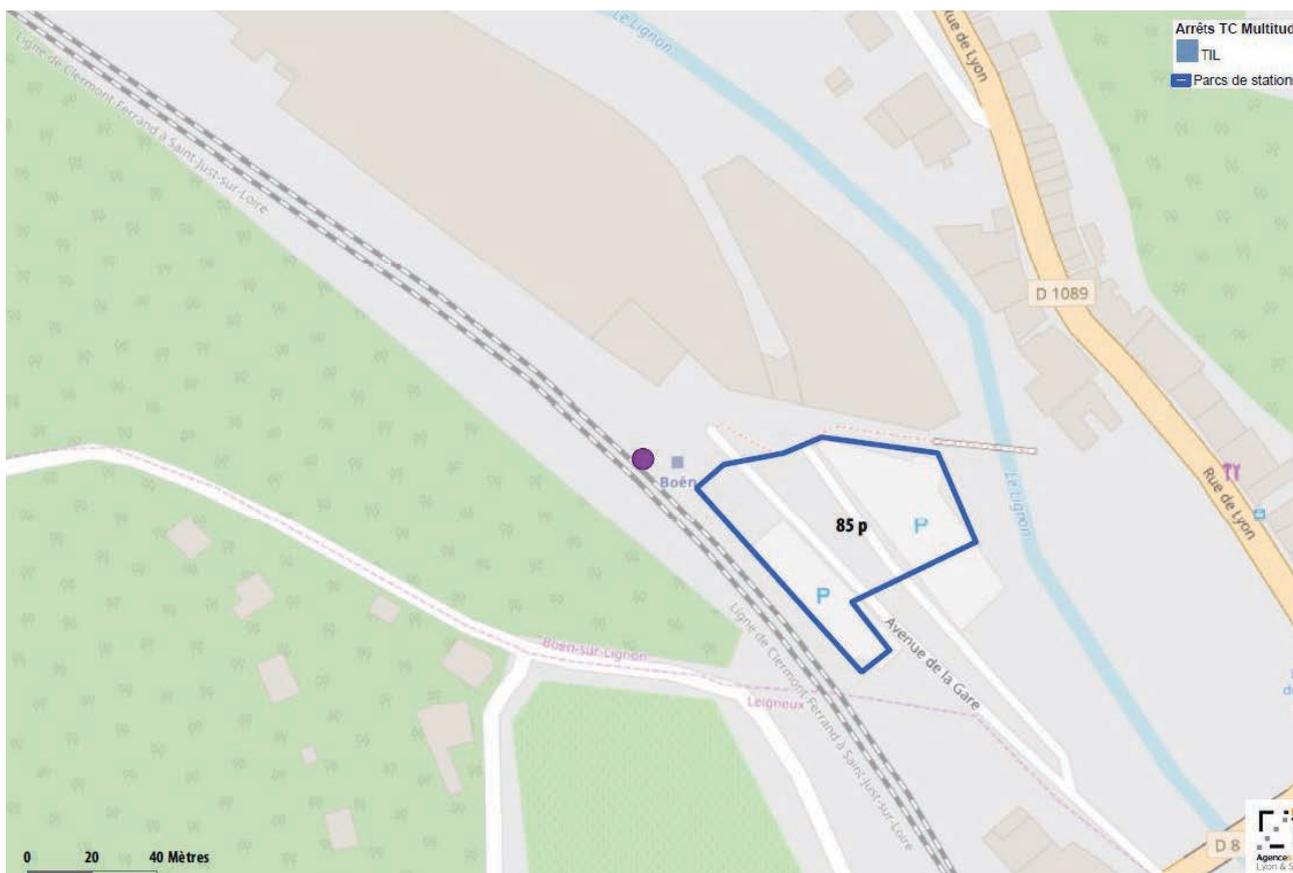
### En matière de déplacements

- Une route de Lyon réaménagée (trottoirs élargis, bande paysagère, espaces piétons)
- Une restructuration du carrefour d'entrée de ville. (RD 8, RD1089)
- L'aménagement de l'accès à la gare depuis la RD8
- Un cheminement le long du Lignon qui se fait à l'Ouest du cours d'eau.
- Un report du stationnement supprimé sur la place et le long de la voie principale sur de nouveaux espaces (carrière).

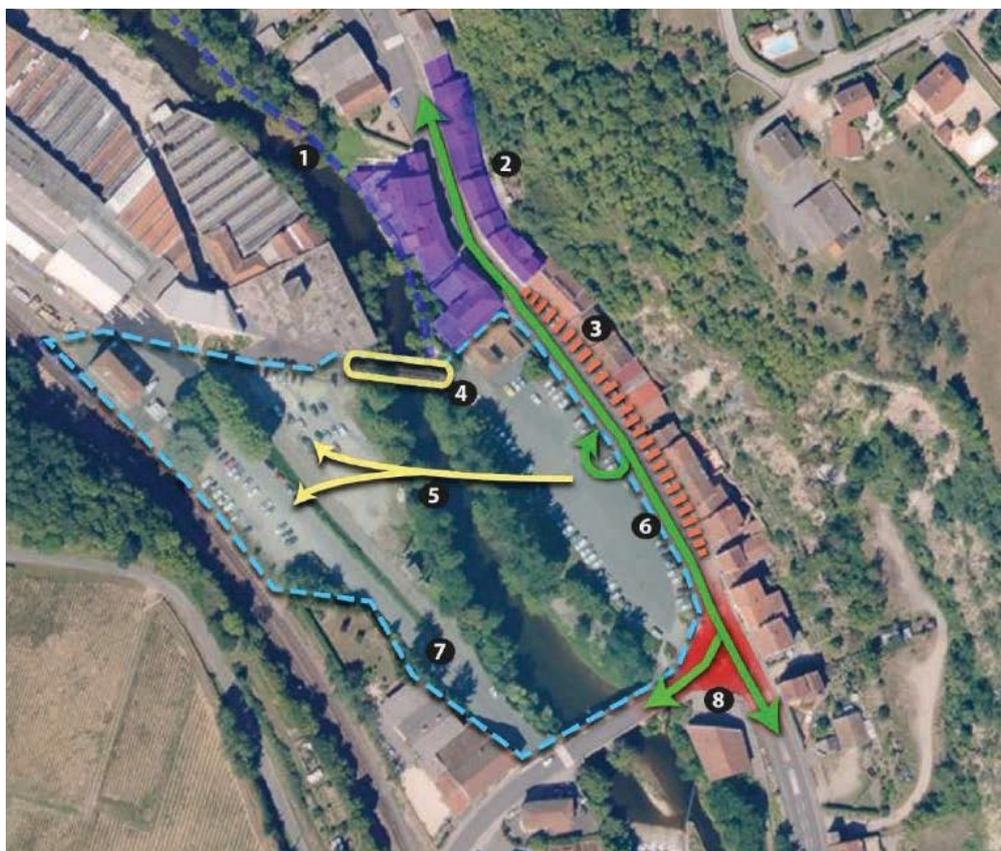
### ■ Scénario d'aménagement retenu et principes d'aménagement de la Place Siveton



## Zoom P+R



## Scénario d'aménagement retenu et principes d'aménagement de la Place Siveton



## Principes d'aménagement

- 1** Cheminement piéton longeant le Lignon.
- 2** Restructuration du cordon d'habitat au Nord de la place Siveton, possibilité de démolition.
- 3** Suppression du stationnement linéaire de long de la route de Lyon.
- 4** Conservation et mise en valeur de la passerelle.
- 5** Report du stationnement de la place Siveton.
- 6** Intégration de l'itinéraire du TIL en lien avec la place Siveton.
- 7** Reflexion d'ensemble de la place Siveton, en lien avec les espaces à l'Ouest du Lignon.
- 8** Restructuration du carrefour d'entrée de ville.



# 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 F-1** : Etude sur les fonctionnalités, les complémentarités et les tarifications des TC

**Fiche F-2** : Améliorer le fonctionnement et l'accessibilité du PEM de La Terrasse

**Fiche F-3** : Création d'un P+R tramway au Musée d'Art Moderne et Contemporain

**Fiche F-4** : Aménagement de la gare de Veauche - Saint-Galmier

**Fiche F-5** : Aménagement de la gare de Montrond-les-Bains

**Fiche F-6** : Aménagement de la gare de Feurs

**Fiche F-7** : Aménagement de la gare de Sury-le-Comtal

**Fiche F-8** : Projet d'aménagement de la gare de Montbrison

**Fiche F-9** : Aménagement de la gare de Boën-sur-Lignon

**Fiche F-10** : Reconversion du bâtiment voyageurs et aménagement du quartier gare à Balbigny

**Fiche F-11** : Etude prospective de voie réservée covoiturage + TC sur A72

**Fiche F-12** : Aménagement de la desserte par autocars de la gare de Noirétable

**Fiche F-13** : Réalisation d'un PEM à Andrézieux

## 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.haablab@smtaml.fr • Tél. 06 20 40 91 75

### Nos membres

