

Cahier de bassin
**ONDAINE -
PROCHE HAUTE-LOIRE**



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 Ondaine Haute-Loire : synthèse du diagnostic d'intermodalité	6
3 - Bassin Ondaine Haute-Loire : synthèse des enjeux	12
4 - Présentation des gares du bassin	14
5 - Intermodalité du bassin Ondaine Haute-Loire : les fiches action	28
Glossaire	29



1

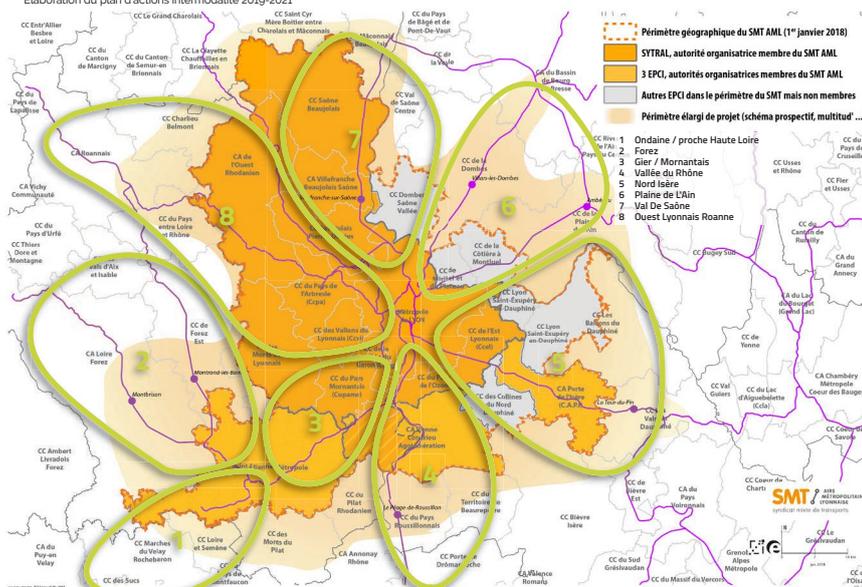
Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale

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 Ondaine Haute-Loire : synthèse du diagnostic d'intermodalité

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

Les PEM de Firminy (principal du bassin Ondaine) et Bas-Monistrol sont à conforter comme gares «tête de pont». La gare de Firminy est la seule gare du bassin inscrite dans le SDA Ad'AP et sera mise en accessibilité fin 2018.

Les gares de ce bassin font face à des problèmes de sécurité et de dégradations surtout dans l'Ondaine. La gare de Carnot a été rafraîchie mais des aménagements plus conséquents sont nécessaires (étude RFF réalisée mais des difficultés pour financer ces travaux). Les problèmes de sécurité au Clavier liés notamment aux traversées des voies par les piétons pour se rendre au parc Couriot ont été très récemment traités (2018). Plusieurs gares ne disposent pas de vidéoprotection opérationnelle (La Ricamarie, Le Chambon-Feugerolles, Carnot...).

Des dégradations des consignes vélo (individuelles ou collectives) sont régulièrement observées, réduisant leur usage.

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

Un bassin avec 2 séquences : rural et périurbain/ urbain.

Un PEM important à Firminy (TIL / TER / STAS) ; les lignes TIL 104 et 123 s'arrêtent à Firminy et ne continuent plus jusqu'à Bellevue dans une logique de rabattement sur le TER.

Bonne intermodalité STAS + TER sur le périmètre concerné ; pas de correspondances TC actuellement dans les gares de Haute-Loire.

La desserte par le réseau TIL a été améliorée depuis septembre 2018 entre Condrieu (4 arrêts au lieu d'1 seul) et Sainte- Colombe (à proximité de Vienne), avec un accord tarifaire.



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

Parkings saturés à Châteaueux, à Bellevue et à Firminy.

Parking du Clapier agrandi récemment (400 places), utilisé principalement comme parking de rabattement piéton sur le centre-ville de St-Etienne.

2.4 Accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges

Consignes collective de capacité de 48 places ou plus uniquement pour deux gares de ce bassin : Châteaueux et Firminy ; quelques consignes individuelles ou arceaux pour les autres gares mais des dégradations fréquentes pénalisent leur utilisation ; Saturation des arceaux vélos gratuits à Châteaueux.

2.5 Accessibilité piétonne aux pôles d'échanges

Gare d'Aurec : l'accessibilité piétonne a été récemment améliorée avec la mise en oeuvre d'une passerelle.

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

Deux schémas de covoiturage (SEM et Jeune-Loire), avec plusieurs aménagements réalisés aux échangeurs de la RN88. Le SCOT de la Jeune Loire souhaite élaborer une stratégie pour développer les déplacements alternatifs et porte un intérêt particulier pour le développement d'un service de covoiturage spontané (projet à définir et à expérimenter).

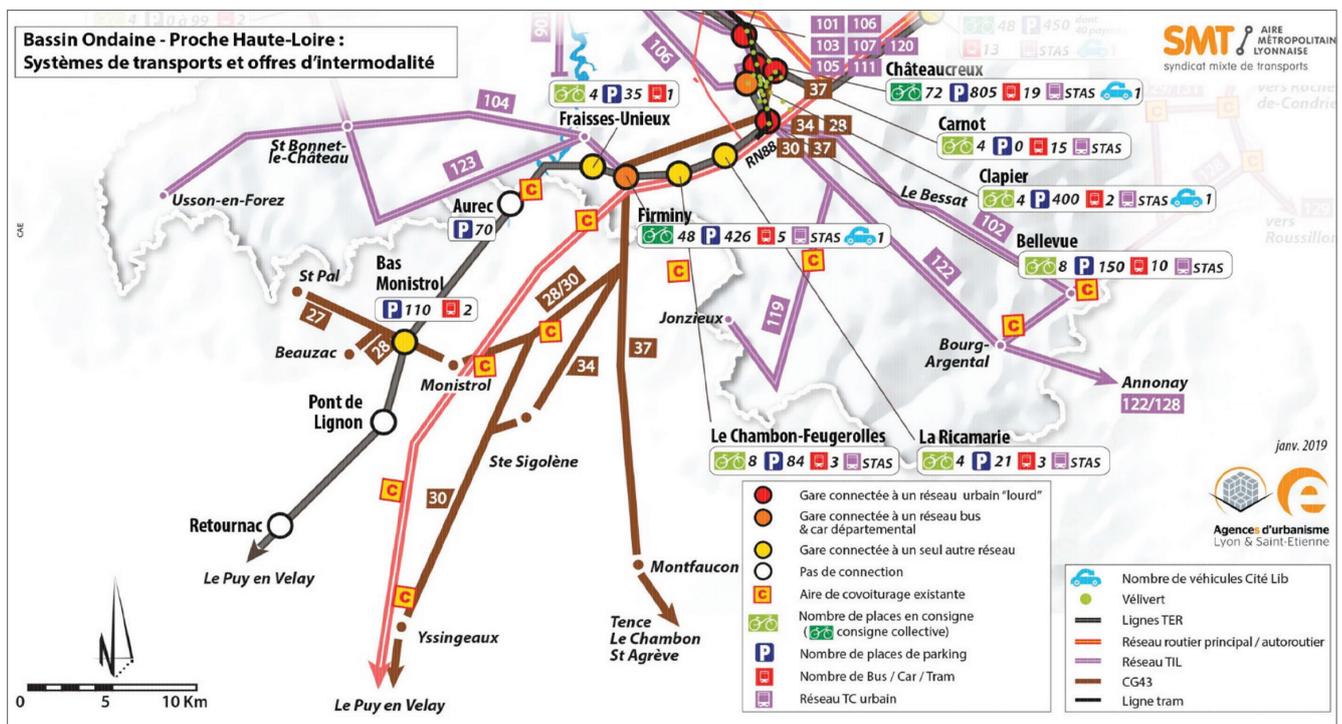
2.7 Tarifications combinées ou zonales existantes dans le bassin

Gamme tarifaire T-libr pour les gares de Saint-Etienne (Châteaueux, Carnot, Le Clapier, Bellevue), de Firminy, de La Ricamarie et du Chambon-Feugerolles ; Pas de tarif combiné TIL + TER, TIL+STAS, Cars Haute-Loire + TER.

Synthèse des offres de transport dans le bassin

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

- Firminy = 1070
- Saint-Étienne Carnot = 483
- Saint-Étienne Bellevue = 465
- Bas - Monistrol = 244
- Saint-Étienne Le Clapier = 225

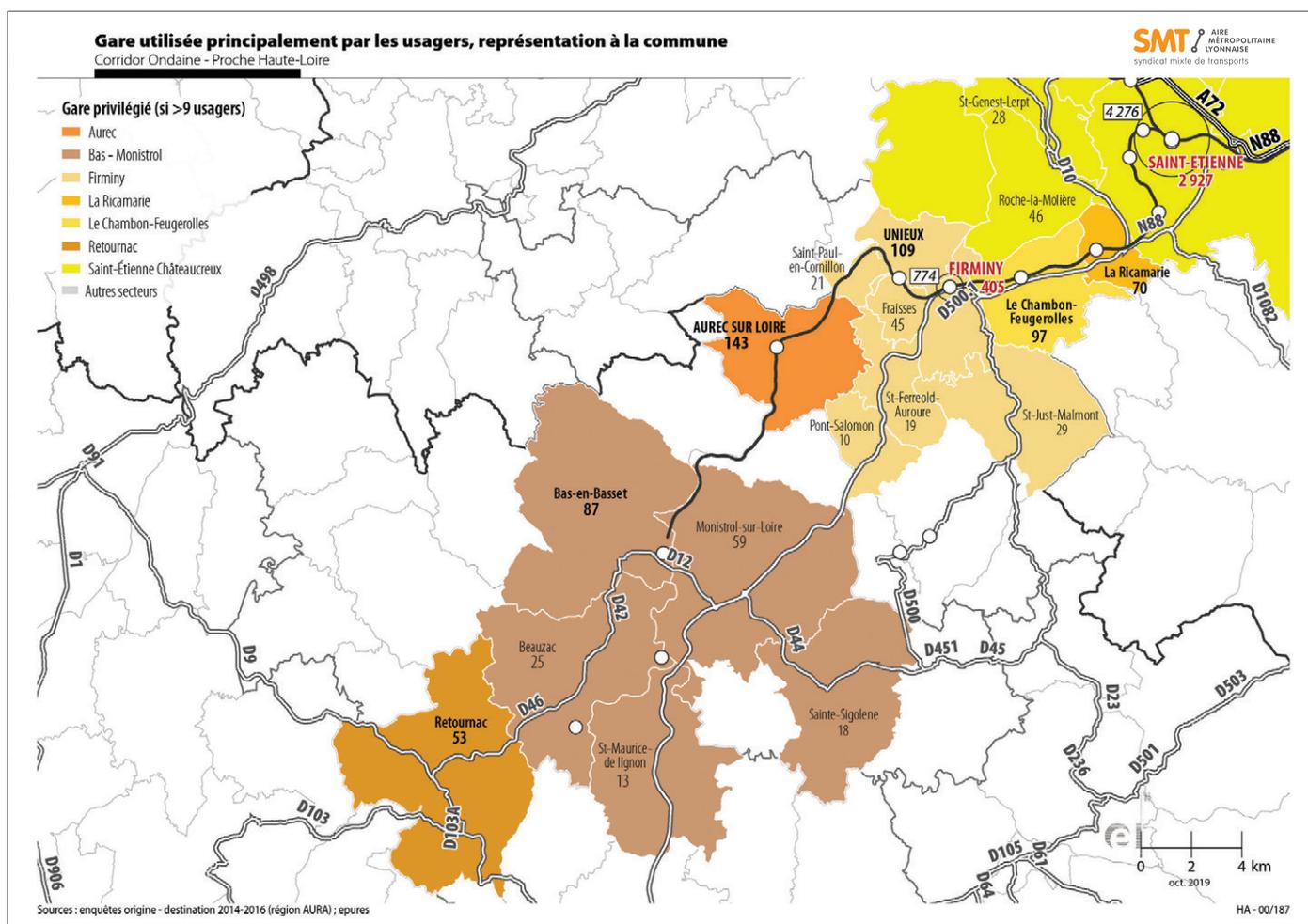


Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Ondaine

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.

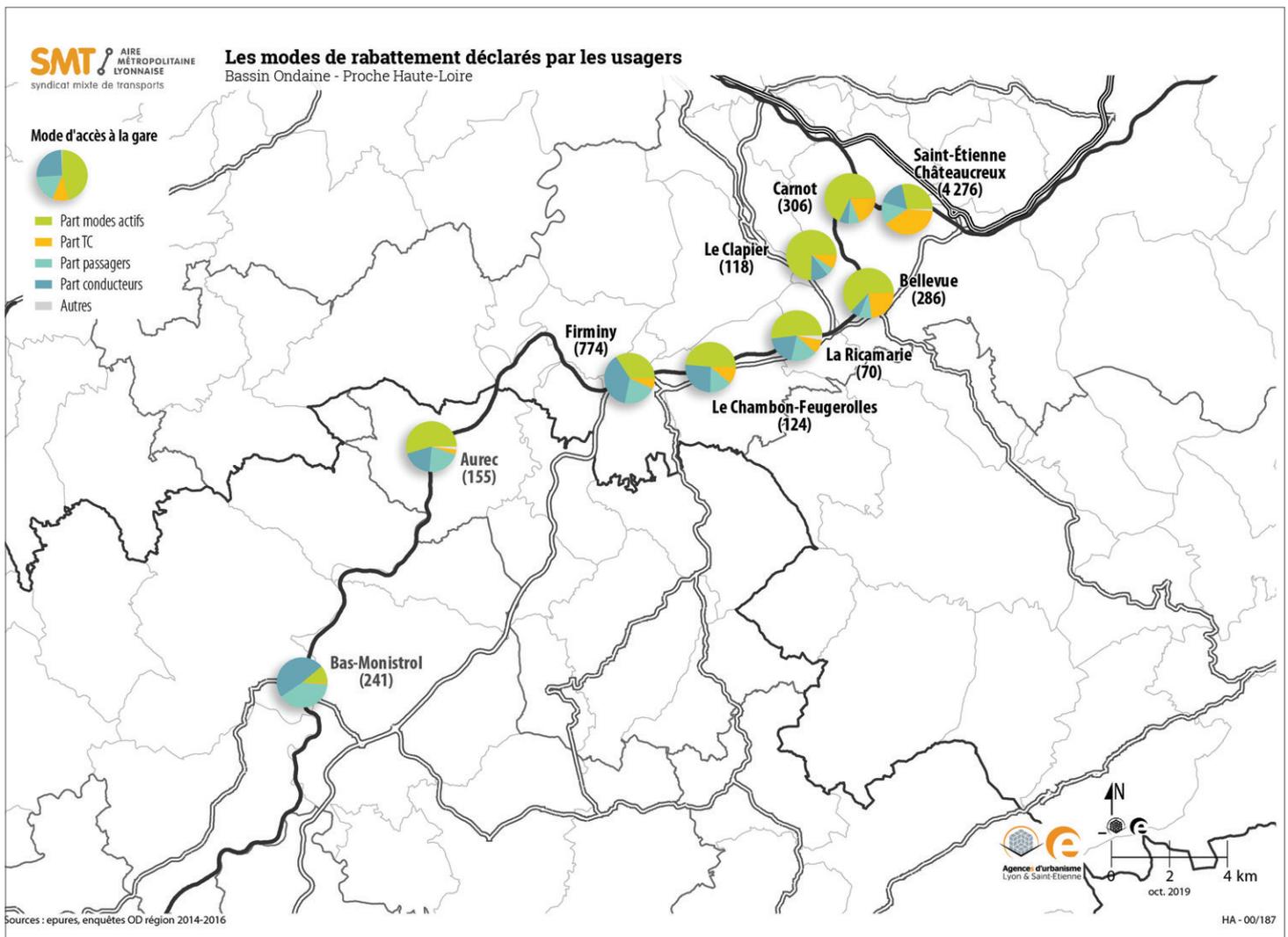
Une aire de chalandise d'une gare est l'ensemble des communes d'où provient la majeure partie des usagers.

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.



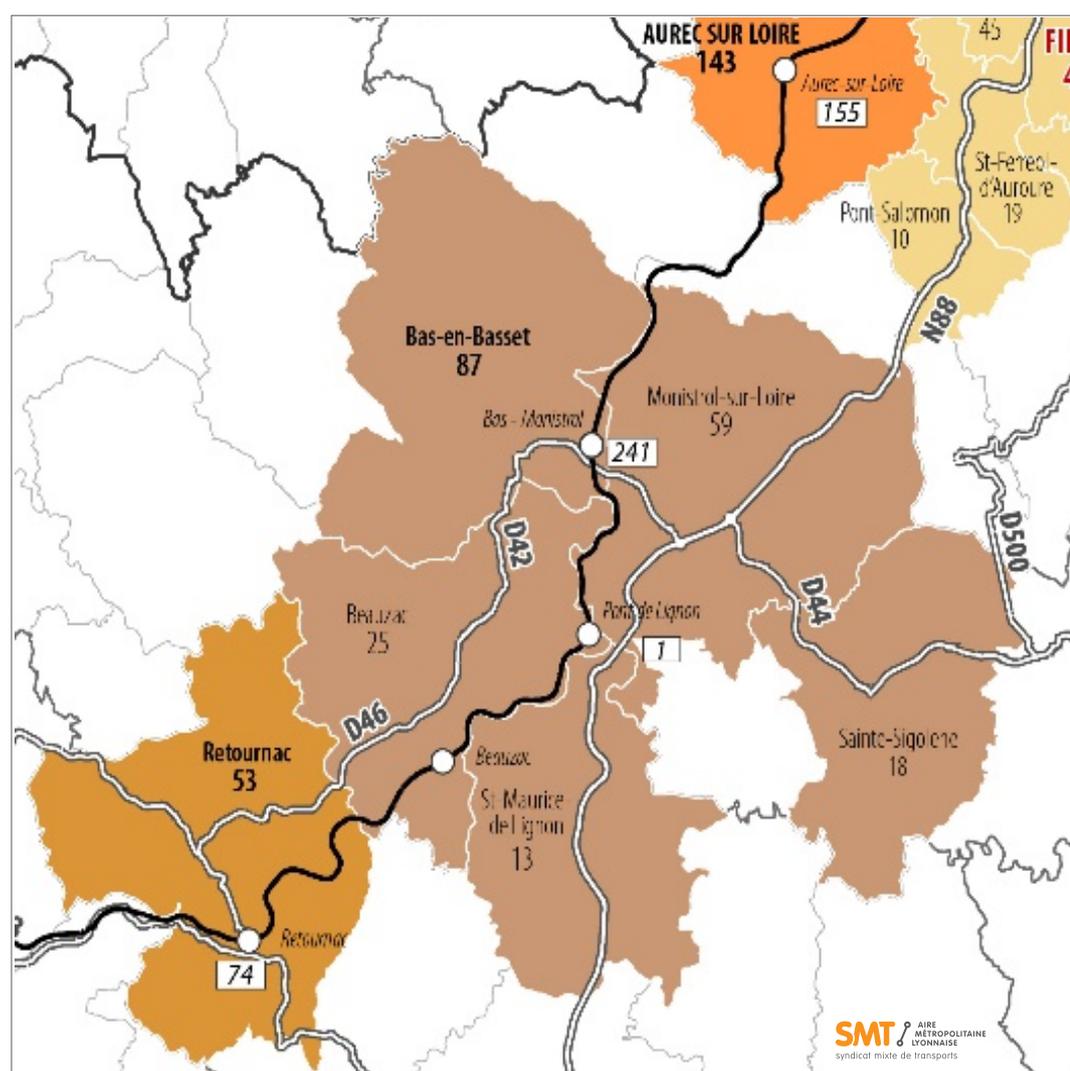
Les modes de rabattement déclarés par les usagers

- 4 gares de proximité (Retournac, Aurec, Le Chambon-Feugerolles, La Ricamarie) : fréquentation faible, rabattement en mode actifs à plus de 50 %.
- Les gares de Beauzac et Pont-de-Lignon d'un usage « confidentiel » (faible niveau de desserte TER et accessibilité moindre par rapport à Retournac et surtout Bas-Monistrol).
- Même observation pour Fraisses-Unieux au profit du PEM de Firminy.
- Bas-Monistrol : aire de chalandise large (5 communes) avec rabattement VP essentiellement.
- Firminy : rôle de tête de pont, rabattement en voiture à 60 % depuis 6 communes.
- Accès aux gares de St-Etienne majoritairement en mode actifs et en TC.



Bas-Monistrol : une gare rurale «tête de pont métropolitaine» à révéler

- Une gare située dans la vallée de la Loire, entre les 2 communes de Bas-en-Basset (4 400 hab.) et Monistrol (8 800 hab.), et attirant aussi la clientèle TER depuis 3 communes totalisant 11 500 hab. (dont ½ à Ste Sigolène).
- Desserte par une douzaine d'A/R TER quotidiens vers St-Etienne.
- Un cadre très rural mais un fonctionnement quotidien très tourné sur Ondaine et bassin stéphanois, avec concurrence très forte de la RN88 à 2x2 voies, gratuite.
- Situation assez similaire à celle de Villars-les-Dombes (Bassin Plaine de l'Ain), à l'exception notable de la localisation extra-urbaine de la gare de Bas-Monistrol.





3

Bassin Ondaine Haute-Loire : synthèse des enjeux

3•1 Points clefs ressortant du diagnostic partagé

Encourager l'intermodalité sur les gares en amont du PEM de Châteaueux.

Renforcer la gare de Firminy comme pôle de rabattement majeur de ce bassin.

Gare d'Aurec : poursuivre la promotion de l'intermodalité modes actifs.

Développer Bas-Monistrol (terminus de desserte ferroviaire) pour en faire progressivement un PEM. Mieux définir le niveau de desserte/ les fonctionnalités de la gare de Bellevue en lien avec le PEM de Châteaueux.

Sécuriser les gares (dégradations voitures et vols de vélos) pour augmenter le nombre de voyageurs, mieux les redistribuer entre les gares (Chambon Feugerolles, Ricamarie, Bellevue) et faciliter l'usage du vélo.

Maîtriser le stationnement dans les pôles multimodaux et clarifier le rôle des parkings.

Améliorer le rabattement TC sur les gares (offre et coordination des horaires avec le TER) en Haute-Loire.

A l'entrée sud de Saint-Etienne demeure le besoin de créer, au débouché direct de la RN88, un parc relais permettant une intermodalité attractive avec le tramway stéphanois (à Solaure).

3•2 Le bassin au regard de l'aire métropolitaine

Ce bassin a la chance d'être connecté à la fois avec les centralités métropolitaines stéphanoise et lyonnaise (en direct ou via des correspondances aisées à Châteaueux). Mais une réflexion sur les niveaux de desserte des gares, les temps de parcours, les fonctionnalités et complémentarités d'offres semble devoir être menée, dix ans après la modernisation de l'axe TER Firminy - St-Etienne et 2 ans après la régénération de l'infrastructure entre Firminy et le Puy-en-Velay.



Le niveau de service TER et STAS est très élevé dans l'Ondaine ; mais au-delà de Firminy il s'amointrit considérablement : c'est la RN88 qui joue le rôle d'épine dorsale des flux pendulaires et du développement local. Au-delà de l'ex-frontière régionale existe donc un enjeu de création d'un lieu intermodal plus attractif à Bas-Monistrol, comme «tête de pont» d'une liaison ferroviaire performante vers St-Etienne, dans l'objectif d'un allègement des engorgements routiers dans l'Ondaine et St Etienne.

L'enjeu de sécurité des gares de l'Ondaine est ressorti plus fortement qu'ailleurs, tant pour la préservation des équipements, voitures et vélos stationnés que pour l'attractivité globale de l'offre ferroviaire à l'échelle métropolitaine.

3-3 Les projets et perspectives qui animent le territoire

Après la gare d'Aurec qui a bénéficié récemment d'aménagements qualitatifs, c'est Bas-Monistrol qui a vocation, à moyen terme, à être restructurée en matière de stationnement automobile et vélo, et servir de point d'échange entre cars et trains.

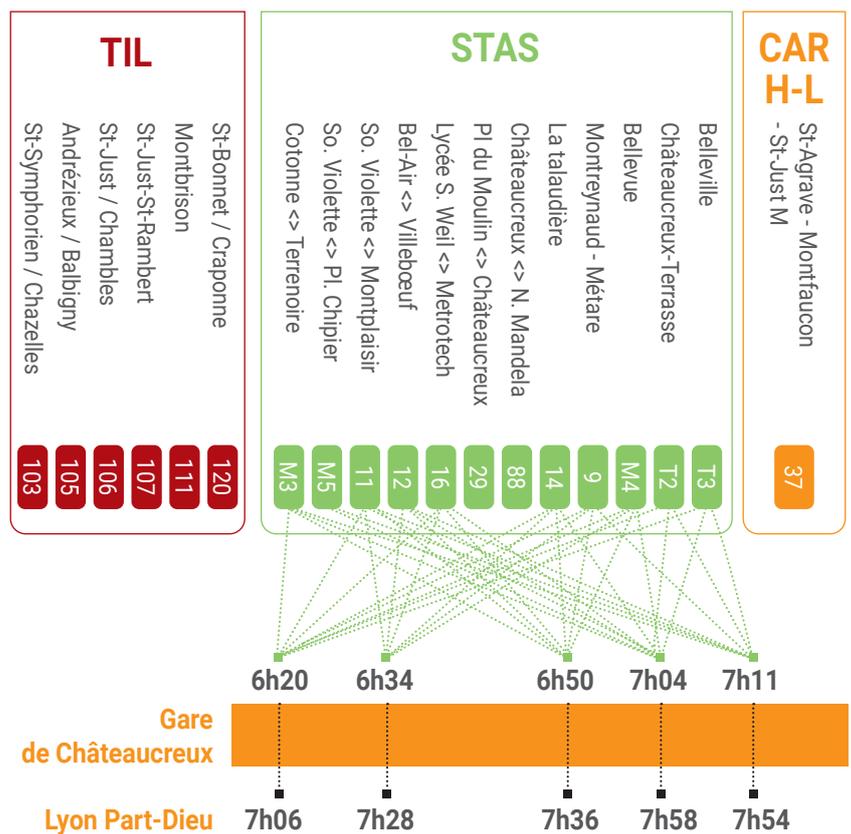
Le covoiturage, bien adapté à la physionomie du territoire altiligérien, a fait l'objet de plusieurs aménagements de parcs dédiés aux principaux échangeurs de la RN88.

4

Présentation des gares du bassin

Gare de Saint - Etienne Châteaureux

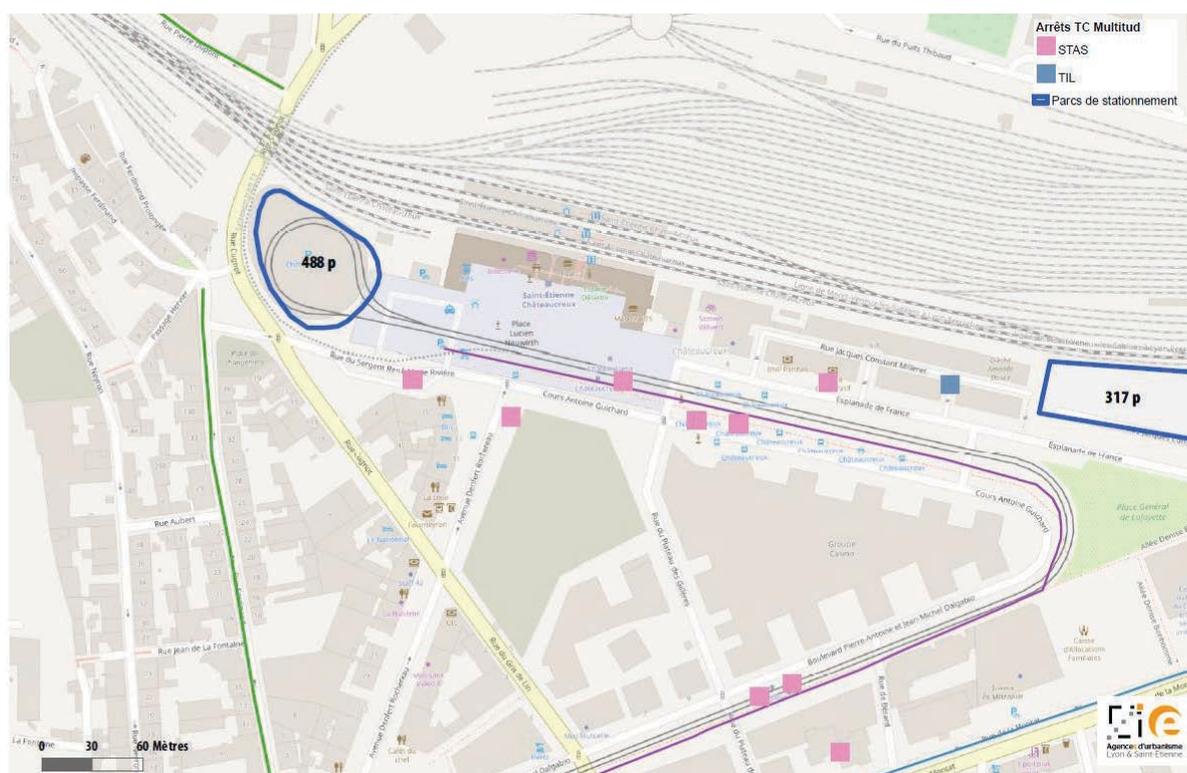
Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



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 intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
ST-ETIENNE CHÂTEAU-CREUX Grand pôle d'échanges	14000 M-D	3 cars38 1 car69 1 car42 8 lignes urbaines	7 lignes car42; 1 ligne car43; 2 lignes de Tram; 9 lignes bus Stas;	Correcte	317 places en accès contrôlé 488 payantes Occupé à 90%	Consigne collective de 72 vélos VLS : Vélivert 1 CitéLib Aménagement SDA Ad'AP prioritaire

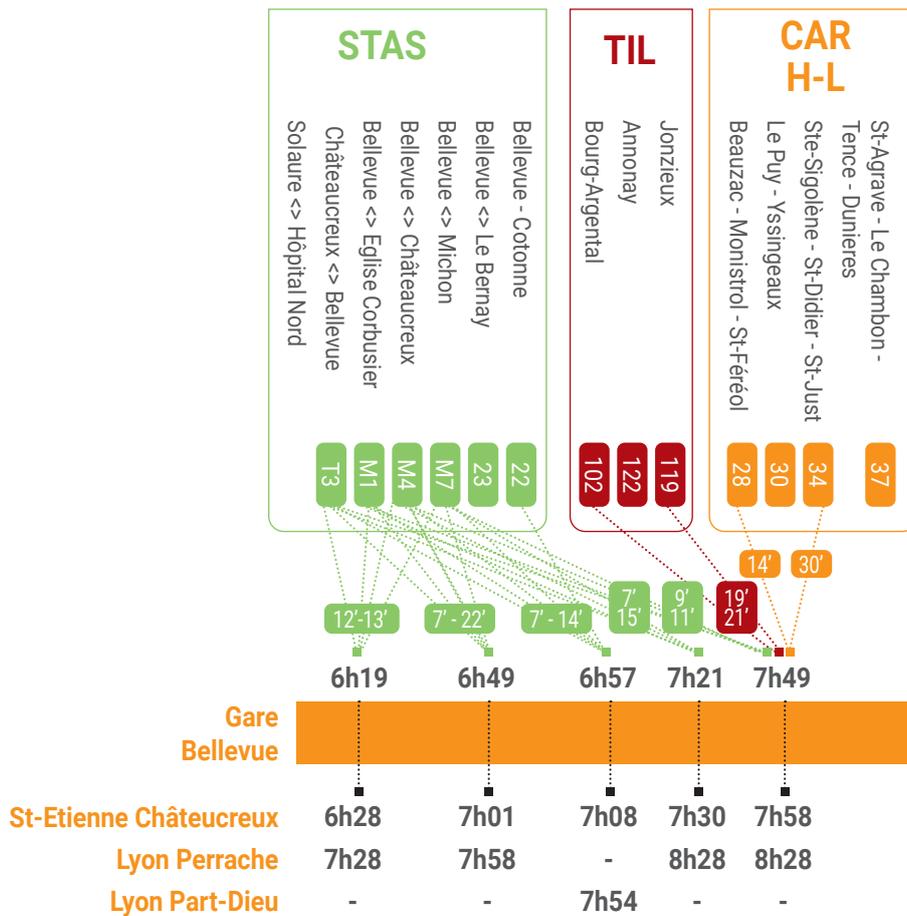
Zoom P+R



Gare de Bellevue, Saint-Etienne

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 3
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 1 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache, 4 Saint-Etienne
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 6/7, TIL 2/3, Haute Loire 2/4

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

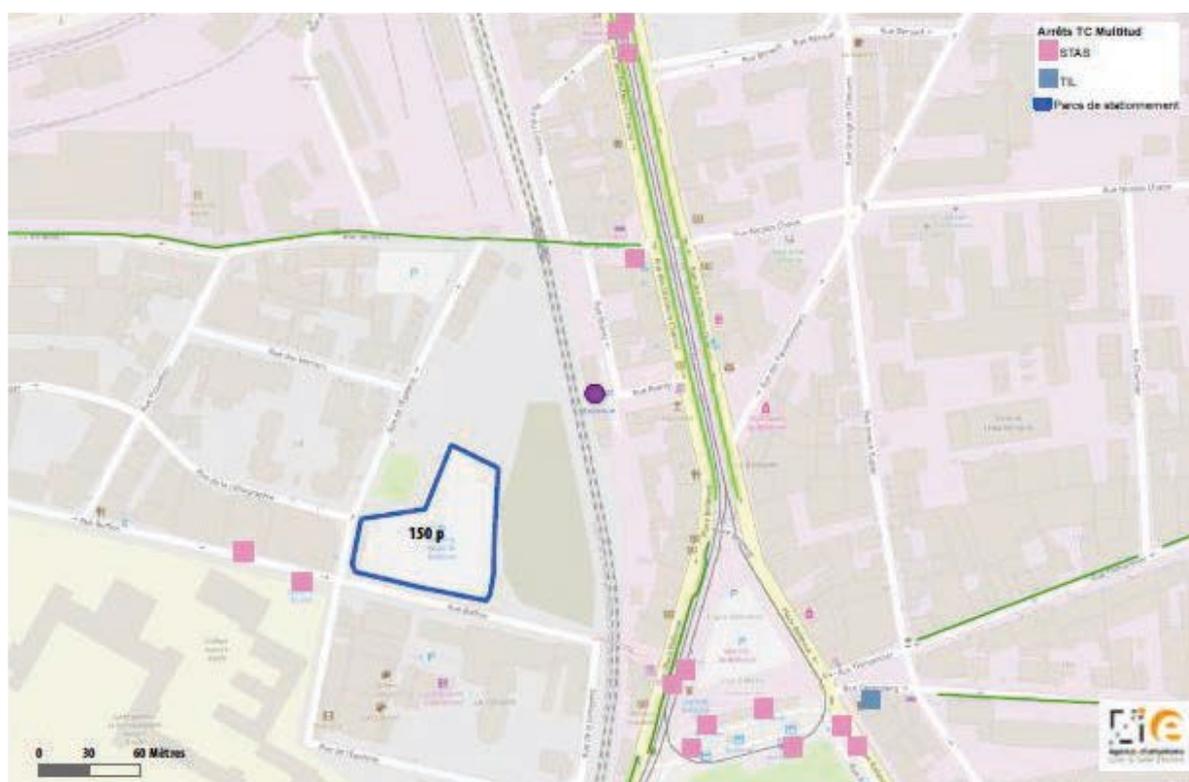


Sources : Multitud service 6 février 2018

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

Pôle et type	Train <ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> • Nb de places • Occupation 	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
ST-ETIENNE BELLEVUE Pôle d'interconnexion TER/TCU lourd	30 min 465 M-D	3 lignes Cars 42 2 lignes de Tram 5 lignes de bus Stas	30 min 0 60 min, coordonné avec les TER	Correcte	150 places, en accès contrôlé Complet : 100%	8 box vélos VLS : Vélivert

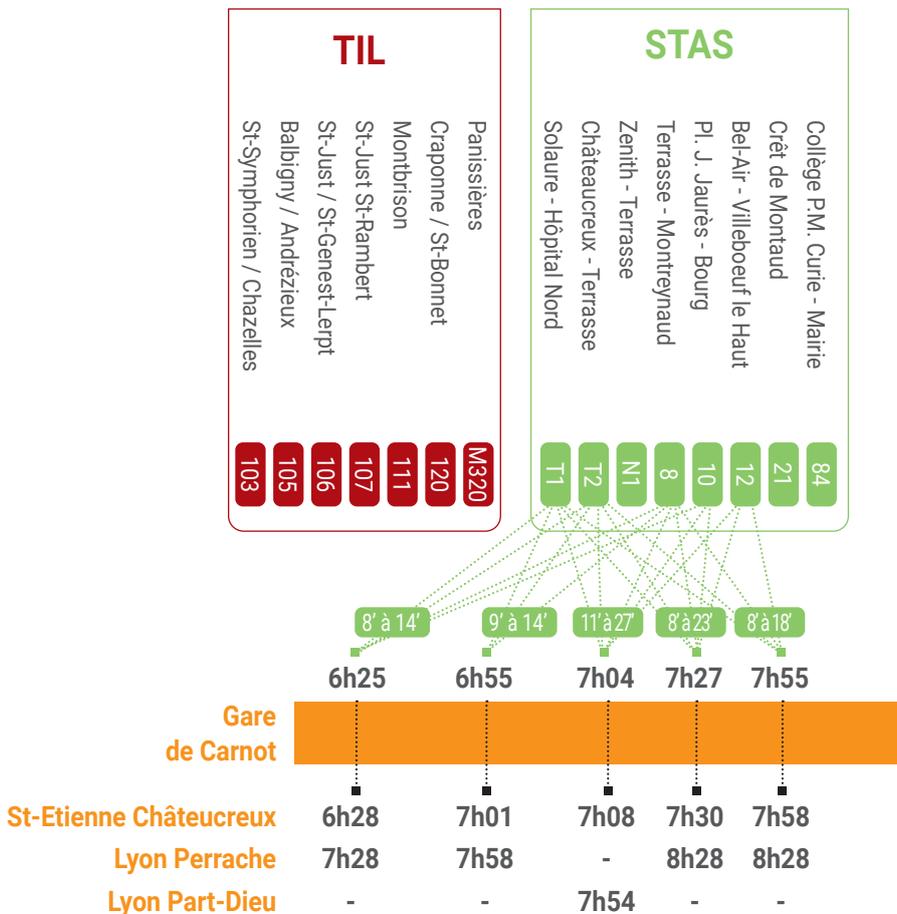
Zoom P+R



Gare de Saint-Etienne Carnot

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 1 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 5/8; TIL 0/7

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"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> • Nb de places • Occupation 	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
ST-ETIENNE CARNOT Pôle d'interconnexion TER/TCU Lourd	20 min 483 M-D	7 lignes Cars 42 Tram T1 et T2 6 lignes de bus Stas	16 à 50 min 4 à 8 min 12 à 20 min	Correcte	0	4 box vélos VLS : Vélivert

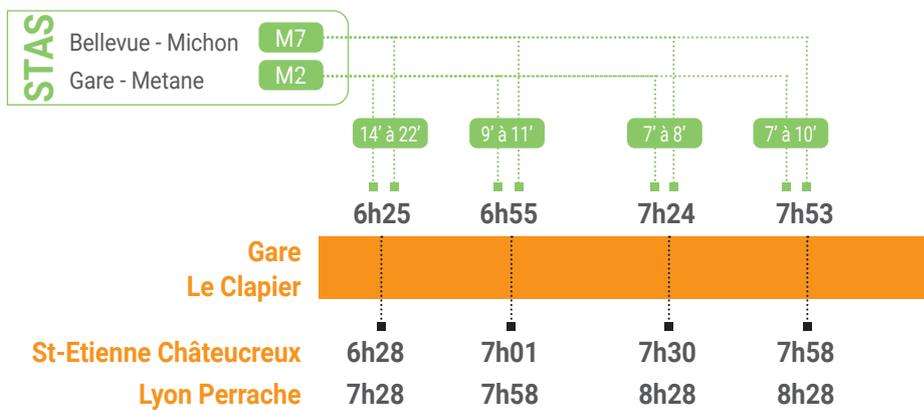
Zoom P+R



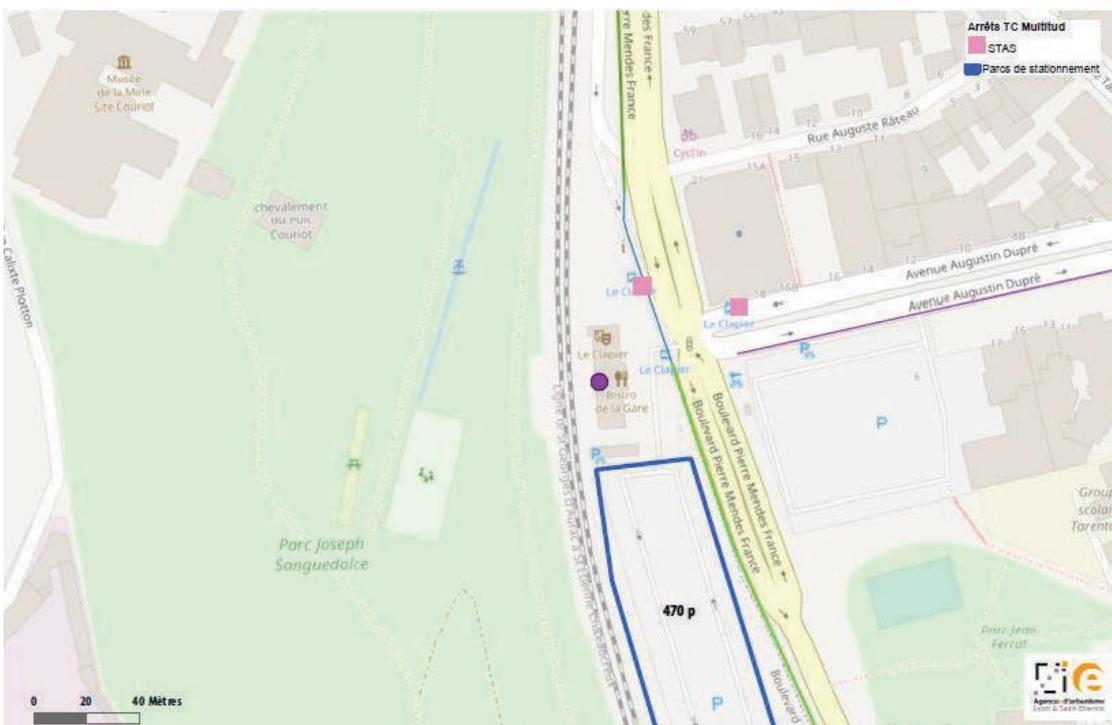
Gare de Le Clapier, Saint-Etienne

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 0 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 2/2

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



Zoom P+R

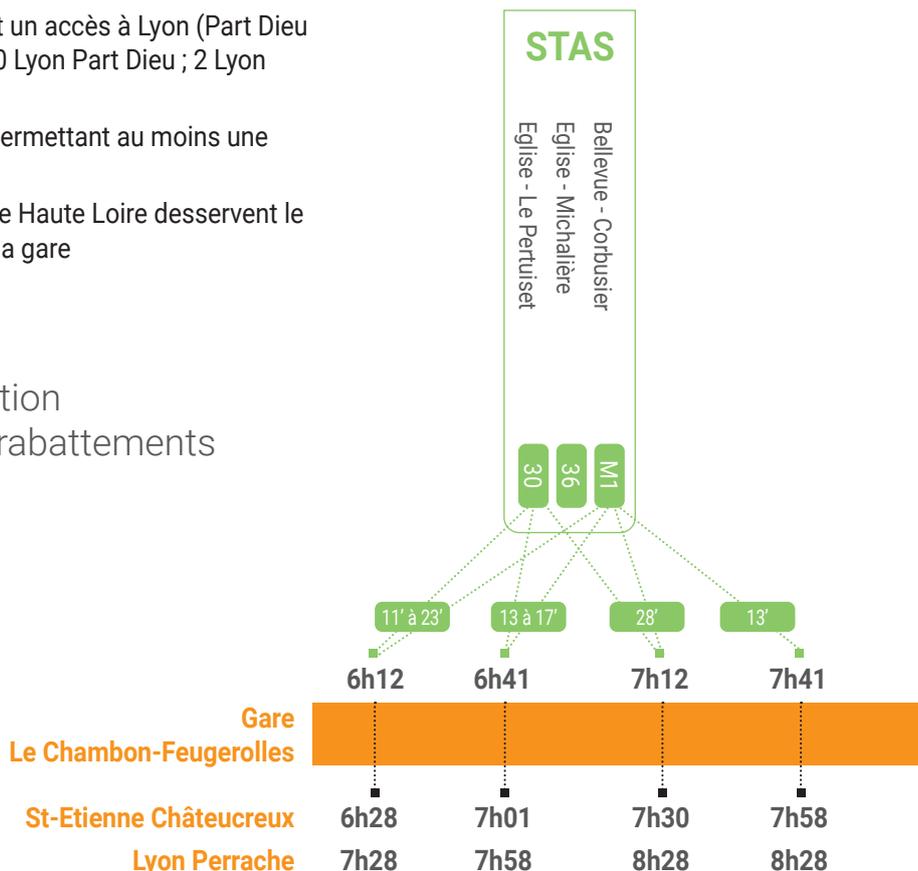


Gare de Le Chambon-Feugerolles

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 0 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 2/3
- NB : les lignes 28 et 34 des cars de Haute Loire desservent le Chambon Hôtel de ville mais pas la gare

Analyse de coordination des offres de TC en rabattements

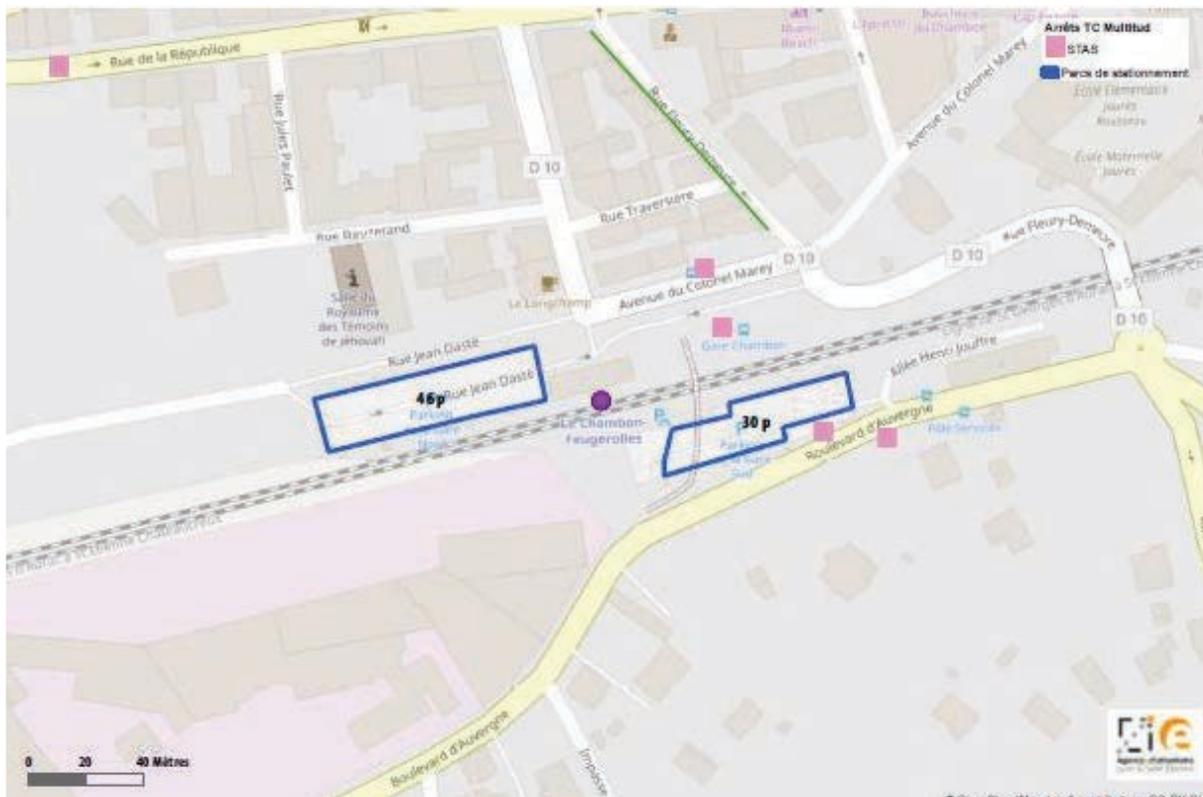
Sources : Multitud service 6 février 2018



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
LE CHAMBON FEUGEROLLES Gare de proximité	> 30 min 300 M-D	3 lignes Stas	Faible	84 places Complet : 100%	8 box vélos Selon le SDA Ad'AP, pas d'obligation d'aménagement accessibilité

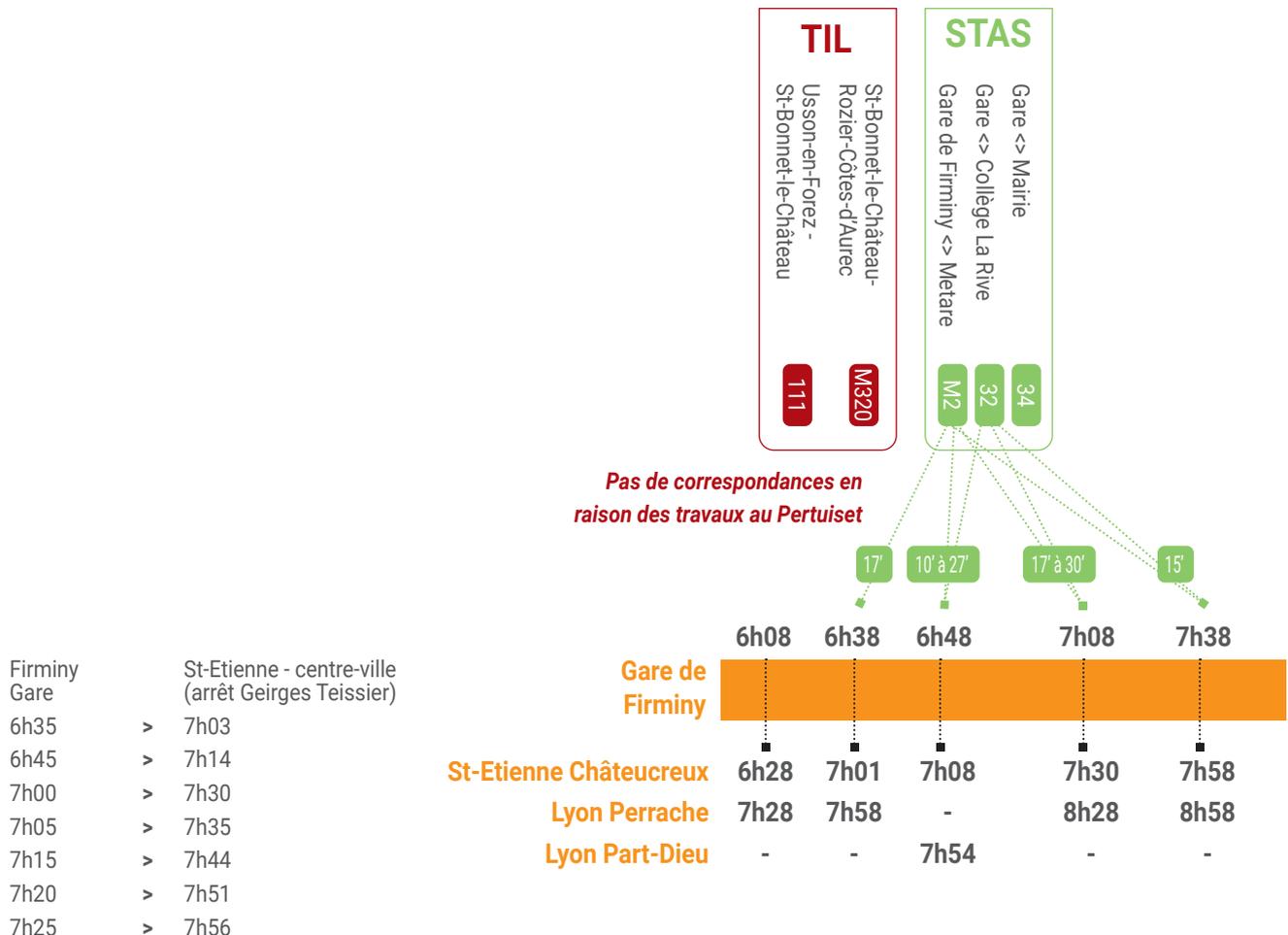
Zoom P+R



Gare de Firminy

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 1 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache, 4 Saint Etienne
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : STAS 2/3 ; TIL 0/2
- Habituellement, rabattement des TIL 104 et 123 sur TER à Firminy
- Ligne TCU M2 (GARE DE FIRMINY METARE) : 7 bus permettent d'accéder au centre de St Etienne entre 7h et 8h contre 4 train. Durée du trajet : ≈30' en bus contre ≈ 20' en train [et ligne M1 avec rupture de charge à Solaure]
- NB : les lignes Haute Loire 28, 34 et 37 desservent Firminy mais pas à la gare.

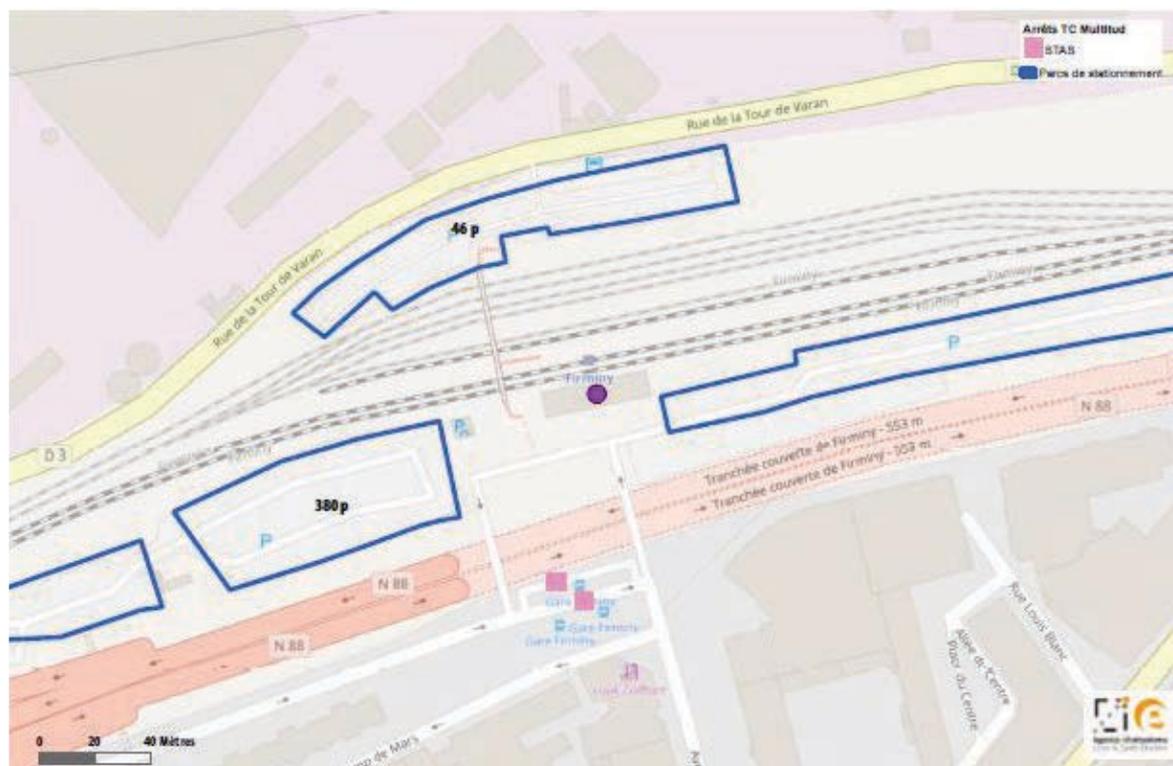
Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



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

Pôle et type	Train <ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> • Nb de places • Occupation 	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
FIRMINY Pôle de rabattement	30 min	3 lignes Stas 2 lignes TIL (104, 123)	8 à 20 min	Moyenne	426 places dont 46 en accès contrôlé Occupé à 80%	Consigne collective de 48 vélos 1 CitéLib Aménagmt accessibilité prévu au SDA Ad'AP

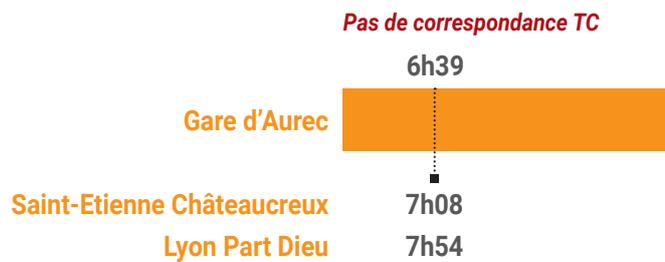
Zoom P+R



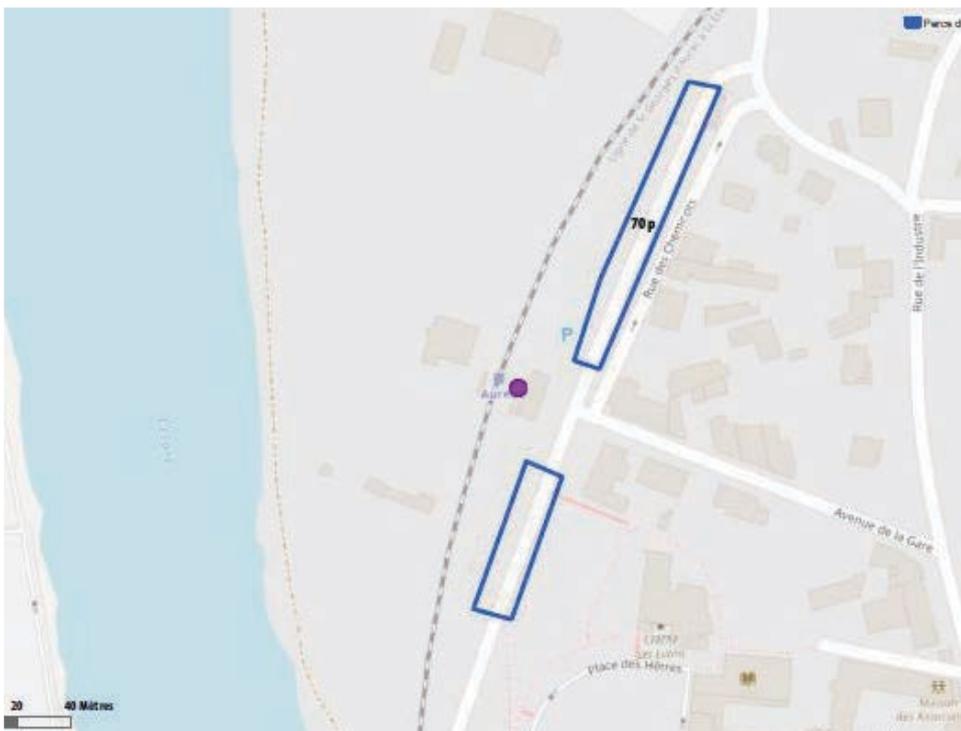
Gare d' Aurec

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 1 Lyon Part Dieu ; 2 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Car AURA 1/1, Car Ardèche 0/1

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



Zoom P+R



Gare de Bas-Monistrol

- Gare située à mi distance de Monistrol sur Loire et de Bas-Monistrol (≈ 4 km)
- Durée du trajet :
 - ≈ 40 minutes en train
 - 45 (Monistrol sur Loire) à 55'(Bas Monistrol) en bus
- Accès en bus à Saint Etienne (ligne 28 Car Haute Loire) :

Analyse de coordination des offres de TC en rabattements

Bas-en-Basset	Monistrol-sur-Loire (centre-ville)	St-Etienne Pl. Bellevue
6h40	> 6h50	> 7h35

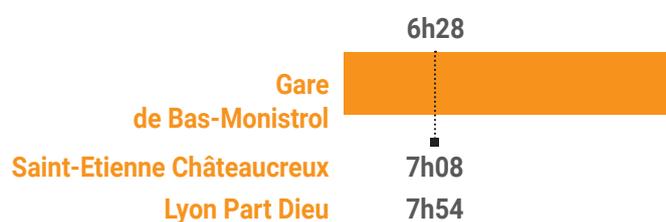


Cars Haute-Loire
(arrêt à plus de 600m de la gare)

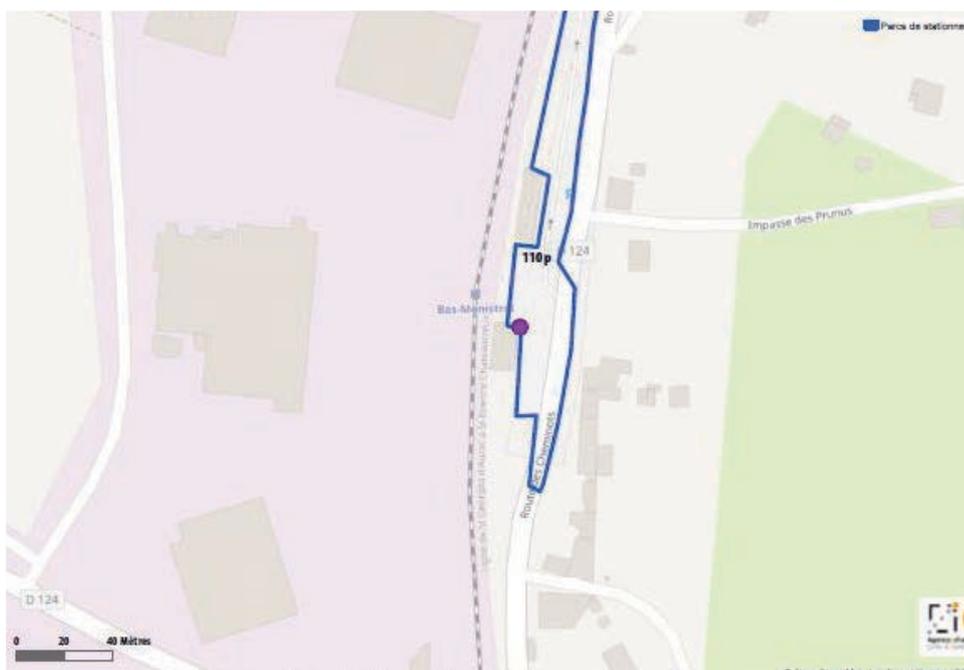
Beauzac - Bas-en-Basset -
Monistrol - St-Etienne
Tiranges - St-Pal-de-Chalencou -
Monistrol

27 **28**

Pas de correspondance TC



Zoom P+R





5

Intermodalité du bassin Ondaine Haute-Loire : 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 Châteaucreux

Fiche AML-5-SMT : Parcs relais

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

Fiche OHL-1 : Etude prospective sur les fonctionnalités de desserte et l'intermodalité Ondaine –Haute Loire

Fiche OHL-2 : Amélioration du PEM de Saint-Etienne Bellevue

Fiche OHL-3 : Création d'un P+R tramway à Solaure

Fiche OHL-4 : Remise à niveau des équipements voyageurs en gares

Fiche OHL-5 : Rénovation de la gare de Saint-Etienne Carnot

Fiche OHL-6 : Lutte contre les dégradations en gares

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

