

Cahier de bassin DOMBES - PLAINE DE L'AIN



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 - Dombes - Plaine de l'Ain : synthèse du diagnostic d'intermodalité	6
3 - Dombes - Plaine de l'Ain : synthèse des enjeux	14
4 - Présentation des gares du bassin	16
5 - Intermodalité du bassin Dombes - Plaine de l'Ain : les fiches action	34
Glossaire	35



1

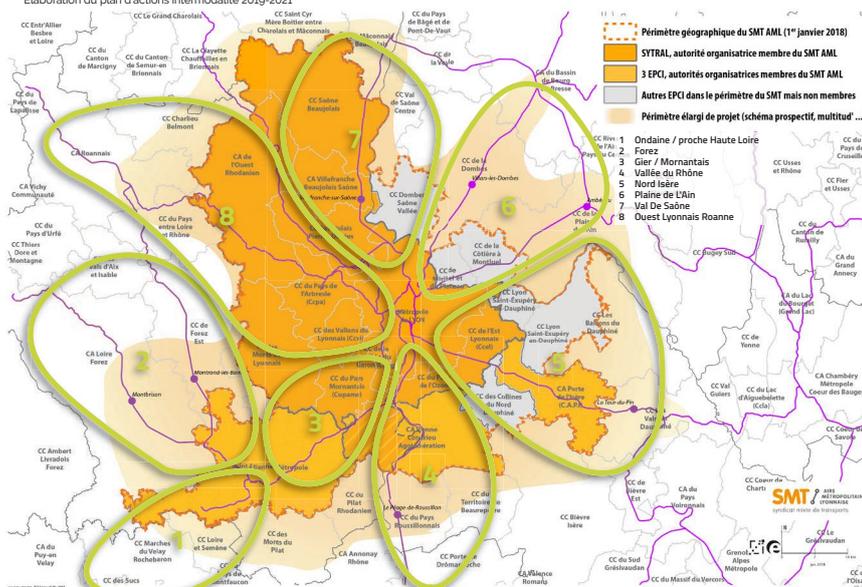
Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale

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 Dombes - Plaine de l'Ain : synthèse du diagnostic d'intermodalité

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

Les gares de Bourg-en-Bresse et d'Ambérieu-en-Bugey constituent des étoiles ferroviaires qui structurent les territoires.

- Le PEM de Bourg-en-Bresse fonctionne bien. Il a été aménagé en 2013 en lien avec la navette FlexiTUB et TAD.
- Mise en accessibilité des gares d'Ambérieu-en-Bugey, Sathonay-Rillieux, Méximieux-Pérourges prévues entre 2019-2021.

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

- Correspondances entre TC et ferroviaire avec la plupart des gares.
- Bonne organisation de l'intermodalité physique en gares d'Ambérieu-en-Bugey et de Bourg-en-Bresse (15 lignes urbaines) entre les services TER, , interurbains et urbains.
- Amplitudes horaires et services TCU pas assez articulés au TER notamment pour les lignes Rubis (Bourg-en-Bresse) et les cars de l'Ain (Exemple de Villars-les-Dombes).
- Le réseau TAM se limite à la ville d'Ambérieu.



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

Problème de suroccupation des parkings des gares d'Ambérieu-en-Bugey, Meximieux-Pérouges, Les Echets, Sathonay Rillieux, Miribel, Beynost, Villars-les-Dombes ou Montluel malgré ses deux parkings gratuits.

2.4 Accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges

Infrastructures cyclables de rabattement vers les gares qui ne sont pas optimum pour les gares des deux branches ferroviaires.

- Peu d'infrastructures cyclables pour accéder à la gare d'Ambérieu-en-Bugey.
- Consignes disponibles en gares d'Ambérieu-en-Bugey, Bourg-en-Bresse (double consignes à vélo et service de location) ainsi qu'en gare de Montluel.
- Lancement du «plan de déplacement mobilité douce» prévoyant des itinéraires sécurisés reliant les communes et les gares de Miribel, Saint-Maurice de Beynost et Beynost.
- Mise en place d'abris vélos sécurisés en gare de Montluel et de la Valbonne (opérationnels en avril 2019) réservés aux salariés des zones d'activité.

2.5 Accessibilité piétonne aux pôles d'échanges

Des parcours piétons peu optimisés et manque de balisage pour l'utilisateur (sauf dans le cas de Bourg-en-Bresse).

2.6 Initiatives d'accès par modes «alternatifs» (covoiturage, autopartage...)

Le covoiturage n'est pas encore développé pour le rabattement vers les gares.

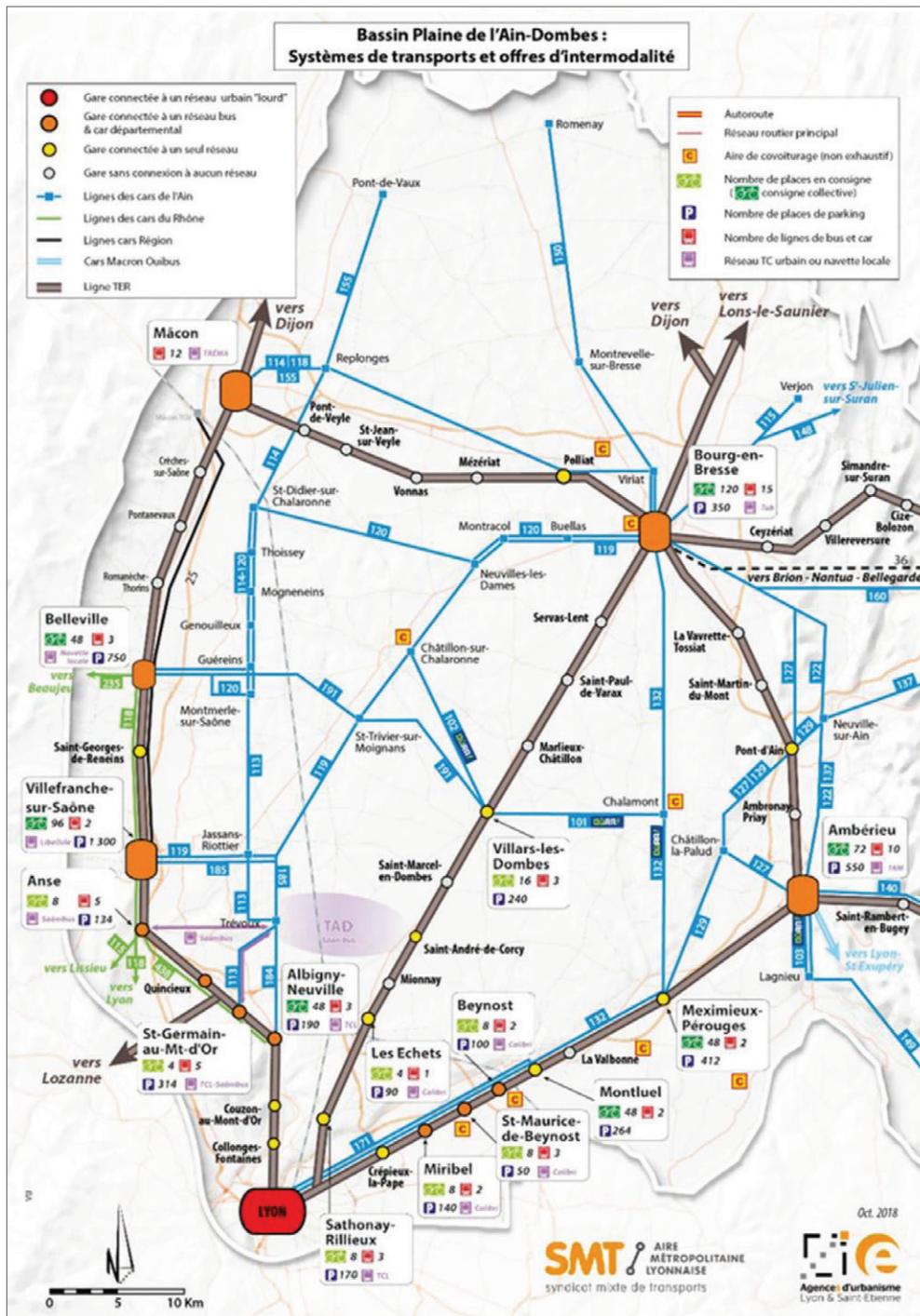
- Projets lancés dans les CC Miribel et du Plateau et de la CC de la Côtière à Montluel.
- Réflexions en cours sur la mise en oeuvre d'une offre d'autopartage par la CC de la Plaine de l'Ain.

2.7 Tarifications combinées ou zonales existantes dans le bassin

- Tarification combinée T-libre pour Sathonay-Rillieux et Crépieux-la-Pape.
- Tarification combinée Colibri avec abonnement TER ou TCL, ou Cars de l'Ain.

Synthèse des offres de transport dans le bassin

Bourg en Bresse et Ambérieu-en-Bugey constituent des étoiles ferroviaires.
Correspondances entre TC et ferroviaire avec la plupart des gares.



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

- Bourg-en-Bresse = 6719
- Ambérieu = 4531
- Meximieux = 2645
- Villars les Dombes = 1831
- Montluel = 1818



FRANCE
OFFICIAL VEHICLE

MAGELY 6
PRO

Région
Auvergne-Rhône-Alpes



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

IVECO

2451

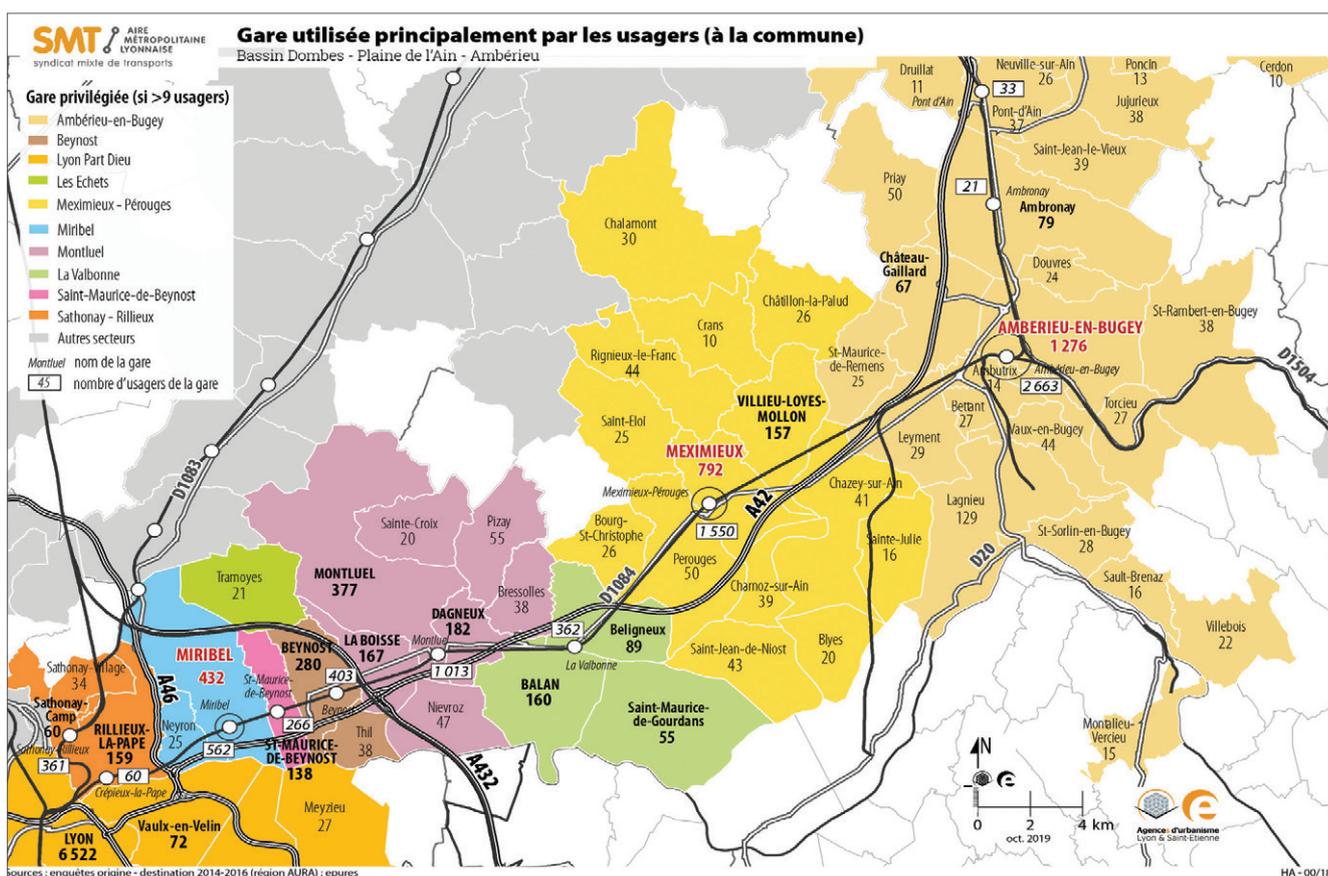
Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Dombes - Plaine de l'Ain

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 la répartition géographique des rabattements / diffusions en gare («aire de chalandise») et les volumes concernés.

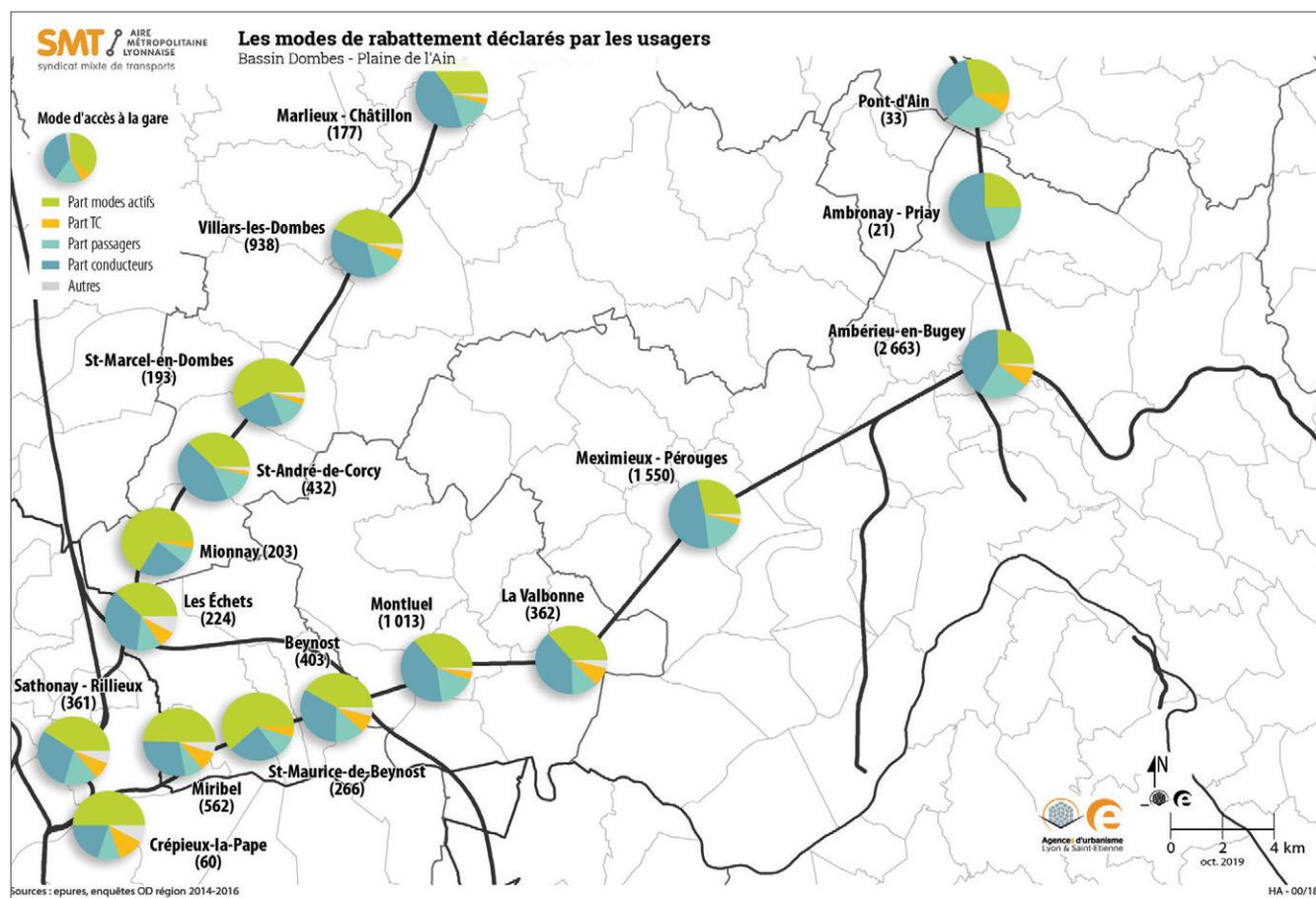
Une aire de chalandise d'une gare est l'ensemble des communes d'où provient la majeure partie des usagers. Les aires de chalandises sont définies à partir de l'enquête origine-destination régionale sur la période 2014-2016.

L'analyse n'a pas pour objectif de montrer de façon exhaustive la fréquentation des axes ou gares TER ni 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. 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.



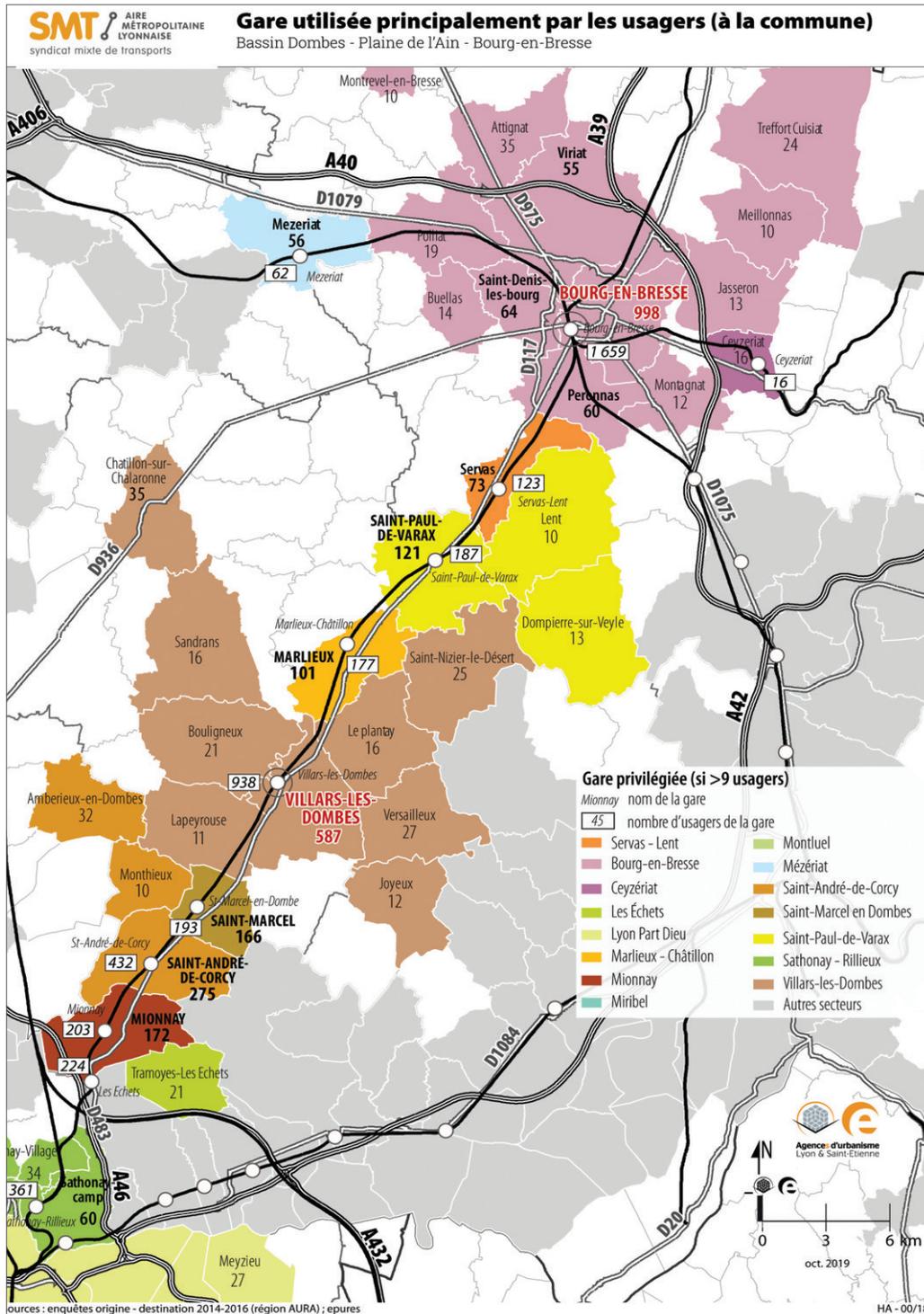
- Ambérieu et Meximieux : aires de chalandise larges, utilisées pour les déplacements en direction de Lyon
- Rôle majeur d'Ambérieu comme gare de rabattement (étoile ferroviaire)
- Quelques gares aux rayonnements limités comme Beynost, St-Maurice, Miribel ou Rillieux. (Multitude de gares rapprochées)

Les modes de rabattement déclarés par les usagers



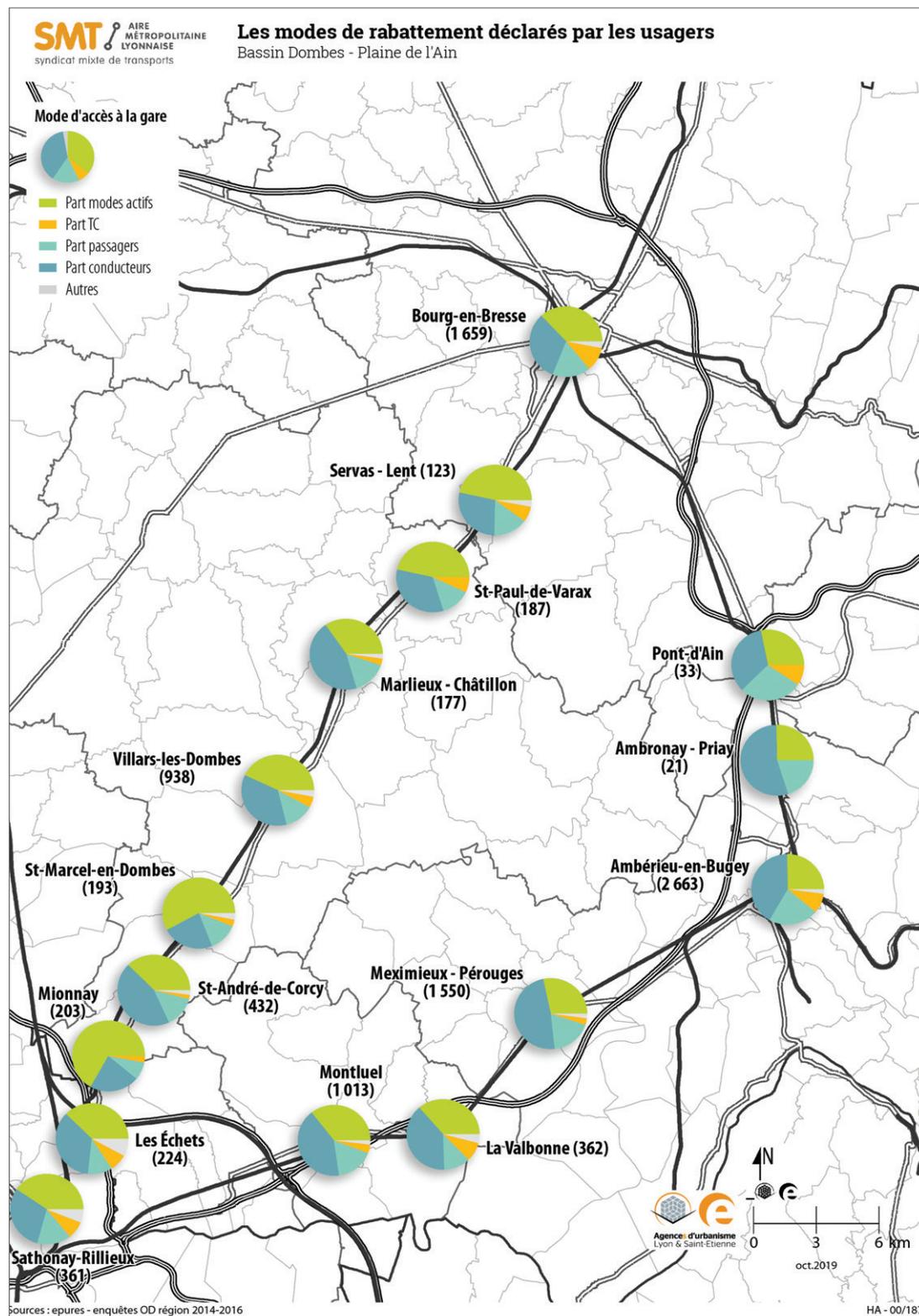
- Rôle du PEM d'Ambérieu comme gare de rabattement en voiture. Part modes actifs reste faible pour une «gare urbaine»
- Importants rabattements voiture sur certaines gares plus éloignées de Lyon : Pont d'Ain, Meximieux, Villars les Dombes, Marlieux-Châtillon
- Part TC pour les zones plus urbaines mieux desservies en transports en commun (Zones proches de Lyon)
- Rabattements en modes actifs conséquents sur certaines gares : St-Maurice, Beynost, Sathonay, Crépieux, Mionnay, St-Marcel-en Dombes ou Villars les Dombes où la gare est bien intégrée dans l'espace urbain.

Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Dombes - Plaine de l'Ain



- Bourg en Bresse et Villars les Dombes ressortent avec des aires de chalandise plus larges
- Importance de Bourg-en- Bresse comme gare de rabattements TER/TGV (étoile ferroviaire comme pour Ambérieu)
- Saint-André de Corcy gare privilégiée avec un accès facilité par la départementale D82 venant d'Ambérieu-en-Dombes et Montheix.
- Quelques gares aux rayonnements limités comme Mionnay, Saint-Marcel, Marlieux...

Les modes de rabattement déclarés par les usagers



- Répartition plus équilibrée pour le PEM de Bourg en Bresse. 50% voiture 50% modes actifs + TC
- Rabattements en modes actifs conséquents pour les gares de Servas et St-Paul de Varax. Importance de la configuration de la gare en centre bourg et proche des quartiers pavillonnaires.



3

Bassin Dombes - Plaine de l'Ain : synthèse des enjeux

3•1 Points clefs ressortant du diagnostic partagé

Intermodalité et rabattements en transports en commun

Poursuivre et amplifier la coordination des horaires entre réseau TER, réseaux urbains (lignes régulières ou TAD de TAM, Colibri, navette Oûra ou encore Rubis) et cars interurbains (car.ain).

Améliorer les principaux pôles intermodaux pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre et renforcer les complémentarités entre les réseaux (TCU, TCNU, ferroviaire).

Améliorer l'accessibilité et la desserte des grandes zones d'emplois et les liaisons périphérie - périphérie (Villefranche-sur-Saône <-> Villars-les-Dombes, Parc industriel de la Plaine de l'Ain, la Plaine de Saint-Exupéry).

Stationnement voiture et prise en compte du covoiturage

Favoriser le rabattement voiture vers les gares à proximité (autostop, covoiturage) à l'échelle de l'axe ferroviaire en fonction des politiques tarifaires et saturations des différents parkings.

Organiser et dimensionner le stationnement en prenant en compte la dimension covoiturage.

Réorganiser le PEM d'Ambérieu-en-Bugey : envisager une tarification du stationnement et un éventuel parking en ouvrage.

Rabattements modes doux et stationnement vélo

Développer le rabattement modes actifs (Ambérieu-en-Bugey, Montluel, Beynost...) et élaborer des plans de déplacement mobilités douces prévoyant des itinéraires sécurisés.

Sécuriser le stationnement vélo dans les gares et notamment en gare de Miribel, Beynost et Saint-Maurice de Beynost.

Améliorer la connaissance et l'usage des consignes vélo en gare et développement du VAE et de la trottinette électrique en lien avec le rabattement vers les gares. (CC Plaine de l'Ain).

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

Favoriser l'articulation des réseaux interurbains entre car.ain et Transisère.

Optimiser les offres et mieux intégrer les réseaux dans une approche interdépartementale. (itinéraires, temps de parcours, horaires, tarification entre Ain, Isère et Rhône).



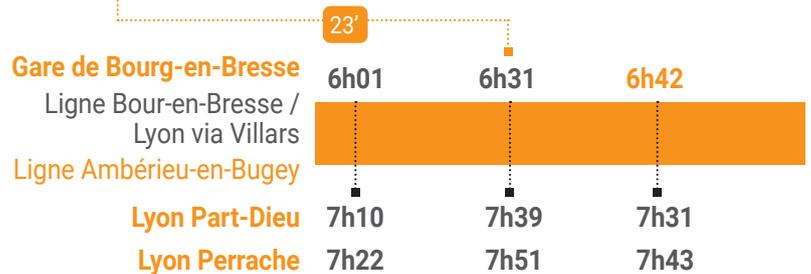
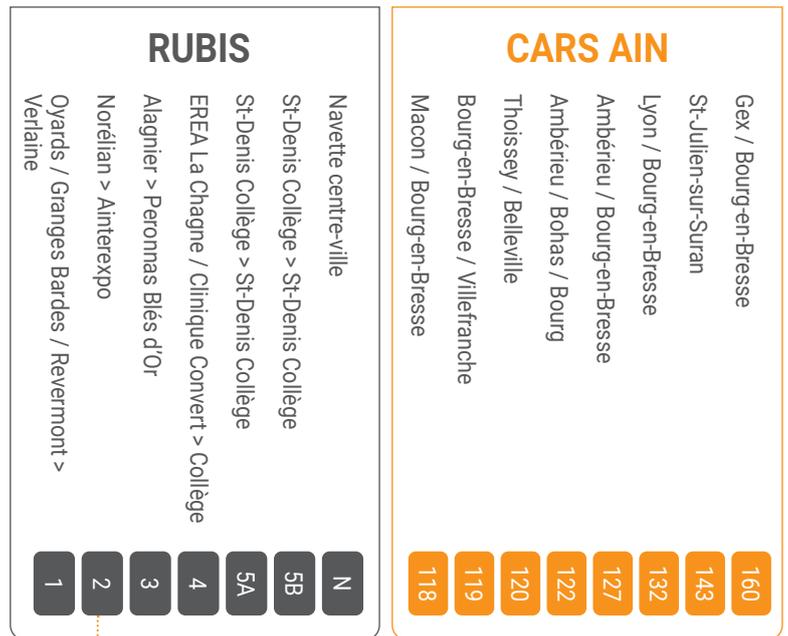
4

Présentation des gares du bassin

Gare de Bourg-en-Bresse

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 3
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : 1/7 Rubis ; Cars Ain 0/8

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



Plan de la desserte de la gare de Bourg-en-Bresse

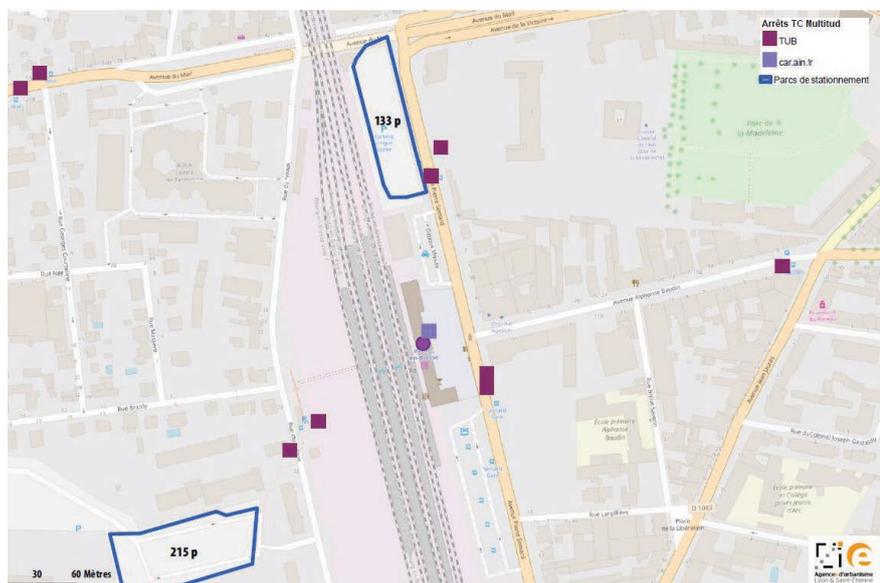
à compter du 2 octobre 2017



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
BOURG-EN-BRESSE Grand pôle d'échanges	Toutes les 20 min 6719 M-D en 2016	8 lignes cars 01 7 lignes Rubis	Variable entre 20 min et 75 min Entre 14 min et 30 min	Faible : pas de calage des horaires sur les départs de train	Environ 350 places, dont 130 payantes Occupé à 90%	Vélos : Consignes collectives Région de 48 et 73 places, occupées à 40% et 50% Aménagement SDA Ad'AP prioritaires Equipé vidéoprotection en 2018

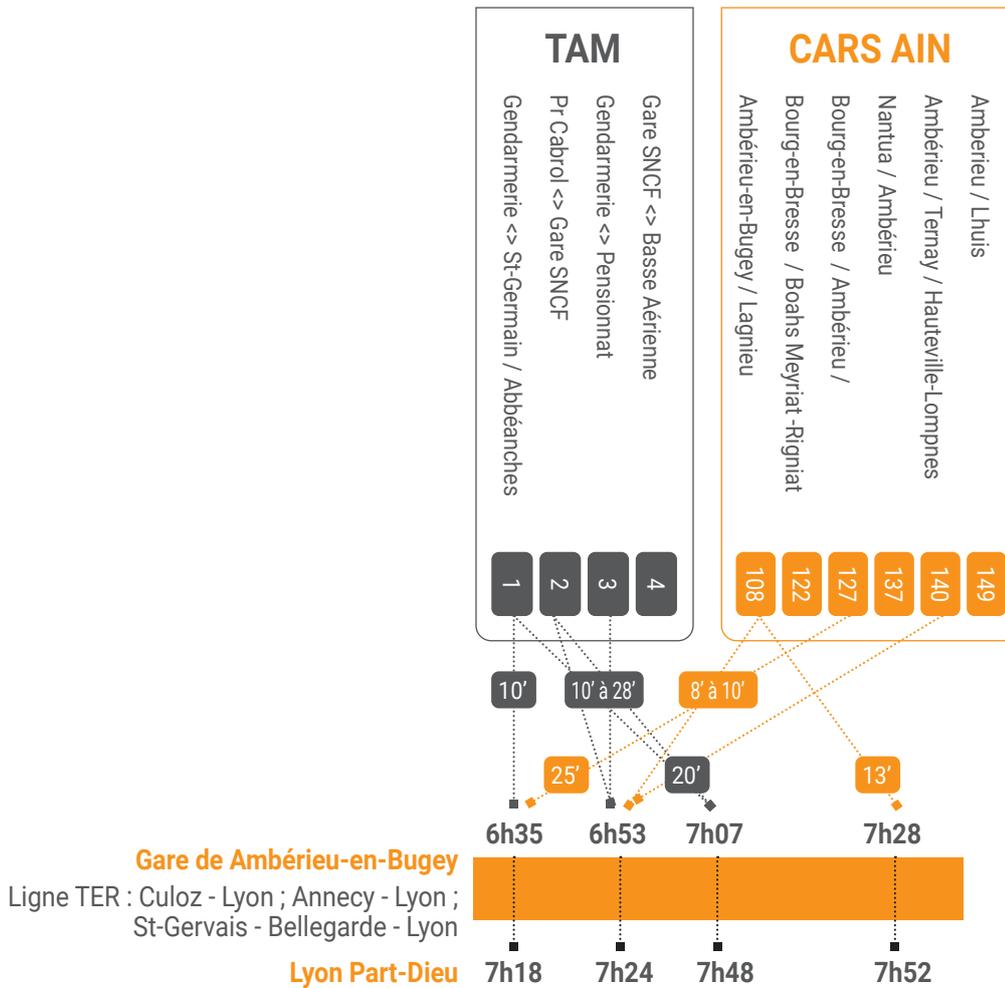
Zoom P+R



Gare d'Ambérieu-en-Bugey

- NNombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 4
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : 3/4 TAM ; Cars Ain 3/6

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

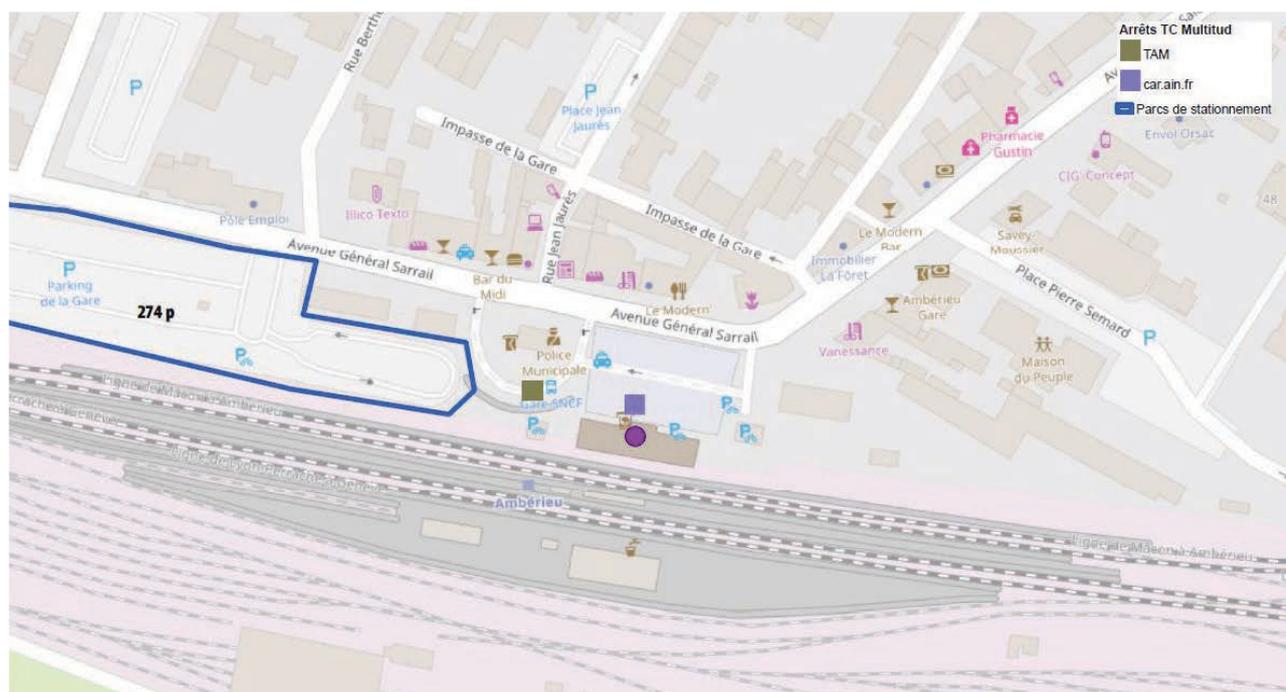


Sources : Multitud service 6 février 2018

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	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
AMBÉRIEU-EN-BUGEY Pôle urbain intermédiaire	Toutes les 13 min 4531 M-D en 2016	6 lignes cars 01, dont une navette Oûra 4 lignes bus urbains TAM	Hétérogène 30 min Entre 38 min et 60 min	Correcte	Environ 274 places à proximité directe + environ 300 places plus éloignées Débordement : >100%	Vélos : Consigne collective Région de 72 places (occupation 2016 ~ < 5 0%) Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019 2021 Video protection en 2017

Zoom P+R

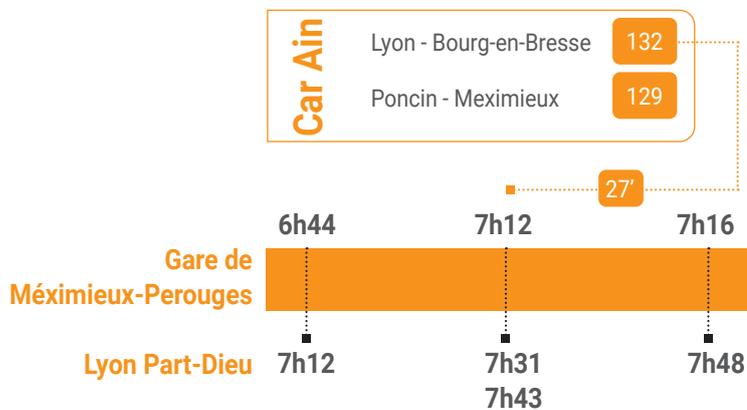


Gare de Meximieux - Pérouges

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 3
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Cars Ain 1/2

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

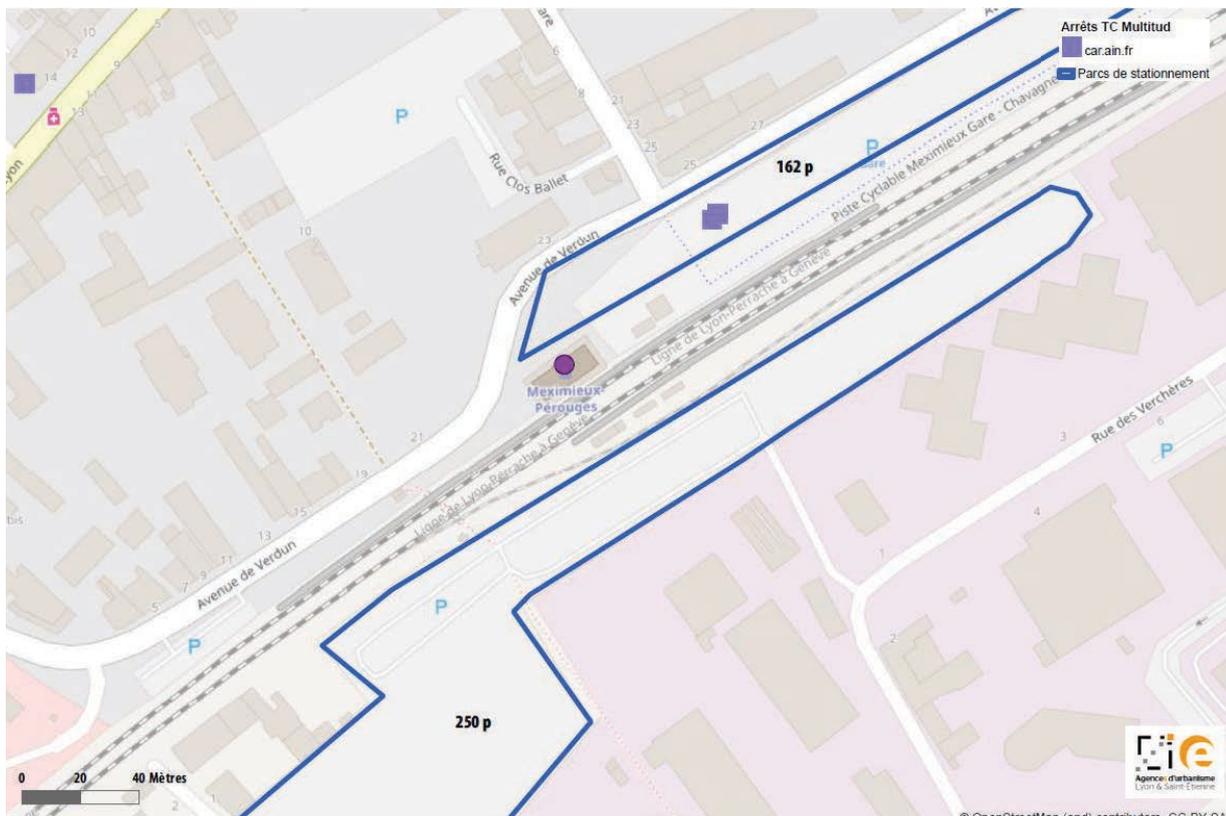
Sources : Multitud service 6 février 2018



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

Pôle et type	Train <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
MEXIMIEUX PÉROUGES Pôle de rabattement	Toutes les 20' min 2645 M-D en 2016	2 lignes cars01	Au mieux un passage en période de pointe	Faible	412 places Complet : 100%	Vélos : Consigne collective Région de 48 places (occupation 2016 ~ 40%) Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019 2021 Video protection en 2020

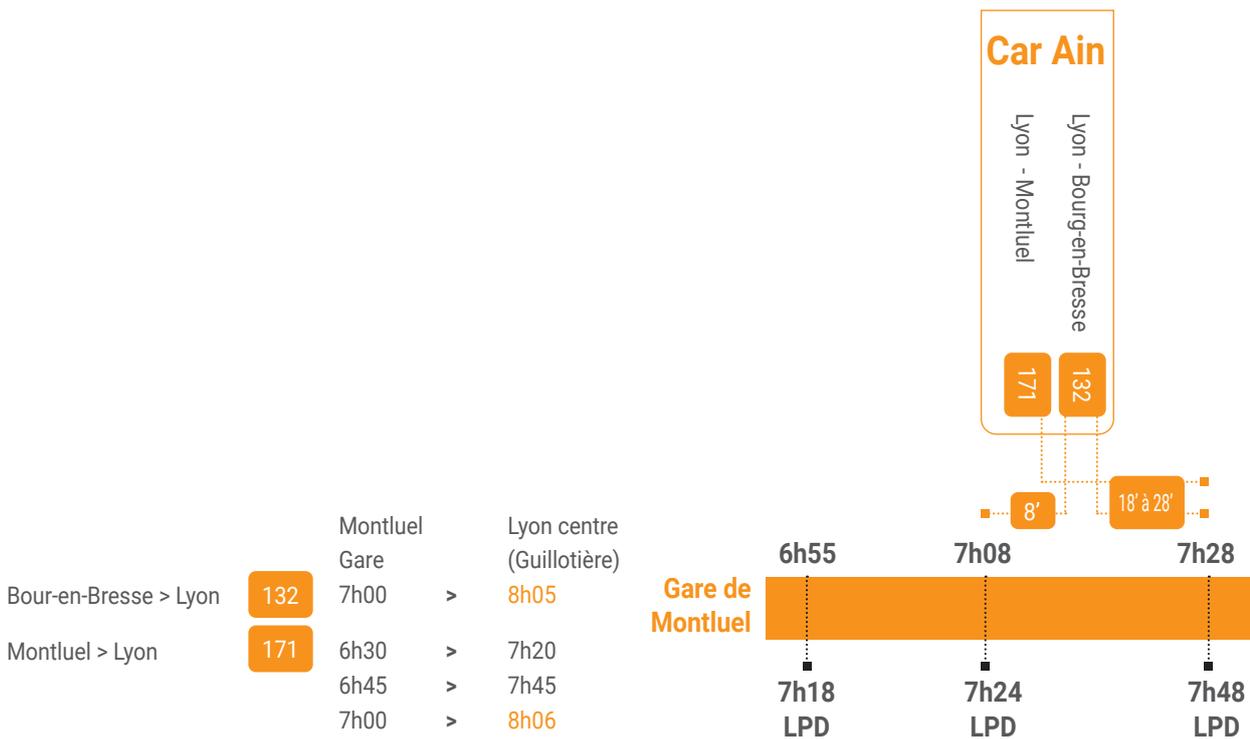
Zoom P+R



Gare TER de Montluel

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 3
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Cars Ain 2/2 ;
- Une offre TER doublée par les lignes de Cars de l'Ain 132 et 171 qui permettent l'accès au centre de Lyon sans rupture de charge
- Des temps de parcours 3 fois plus importants par rapport au TER (≈ 60' en car contre ≈ 20' en train).

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	Fréquence de ces lignes en HPM	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR	Usages en modes de rabattement (2012)
MONTLUEL Pôle de rabattement	24 min 1818 M-D en 2016	2 lignes de cars01	Lignes relativement peu adaptées en intermodalité car parallèles à l'axe TER	264 places Occupé à 90%	Vélos : Consigne collective Région de 48 places (occupation 2016 ~ 30%) + consigne de 12 vélos en cours d'installation Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019-2021 Vidéo protection en 2020	VPC : 33% VPP : 12% TC : 6% Actifs : 50%

Zoom P+R



Gare de Villars-les-Dombes

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 3
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Cars Ain 2/3
- NB : Les lignes 101 et 102 sont des navettes OÙRA «car + train»

Le Département s'engage pour des transports malins !



Département de l'Ain : 04 74 22 14 20
www.car.ain.fr

Transports de l'Ain : 04 74 22 01 77
www.transportsdelain.fr



Le Département de l'Ain organise le réseau car.ain.fr par délégation de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

car.ain.fr
horaires ligne 102
CHÂTILLON → VILLARS-LES-DOMBES 2018
Navette OÙRA!
Car + Train
transports de l'Ain
La Région Auvergne-Rhône-Alpes
AIN le Département

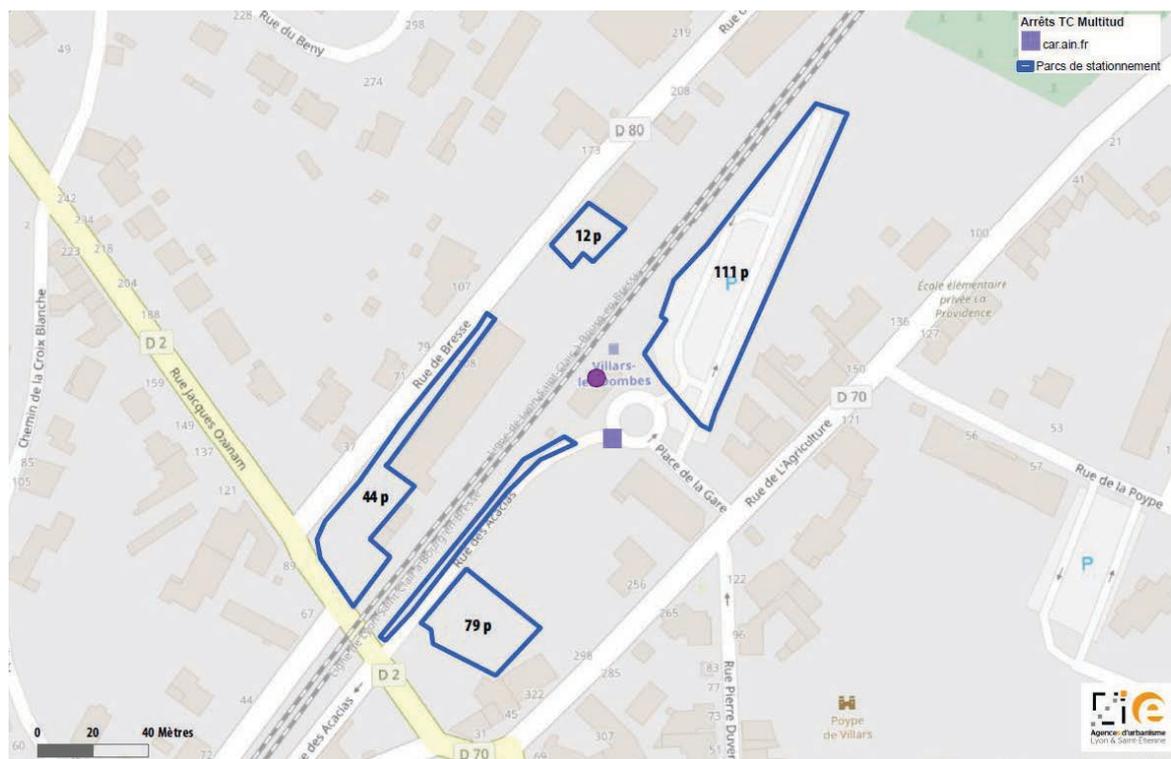
Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



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
VILLARS-LES-DOBES Pôle de rabattement	24 min 1831 M-D en 2016	3 lignes cars 01, dont 2 navettes Oûra	Calée sur les horaires de train	Correcte	240 places Complet : 100%	Vélo : 16 box individuels Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019 2021 Vidéo protection en 2020

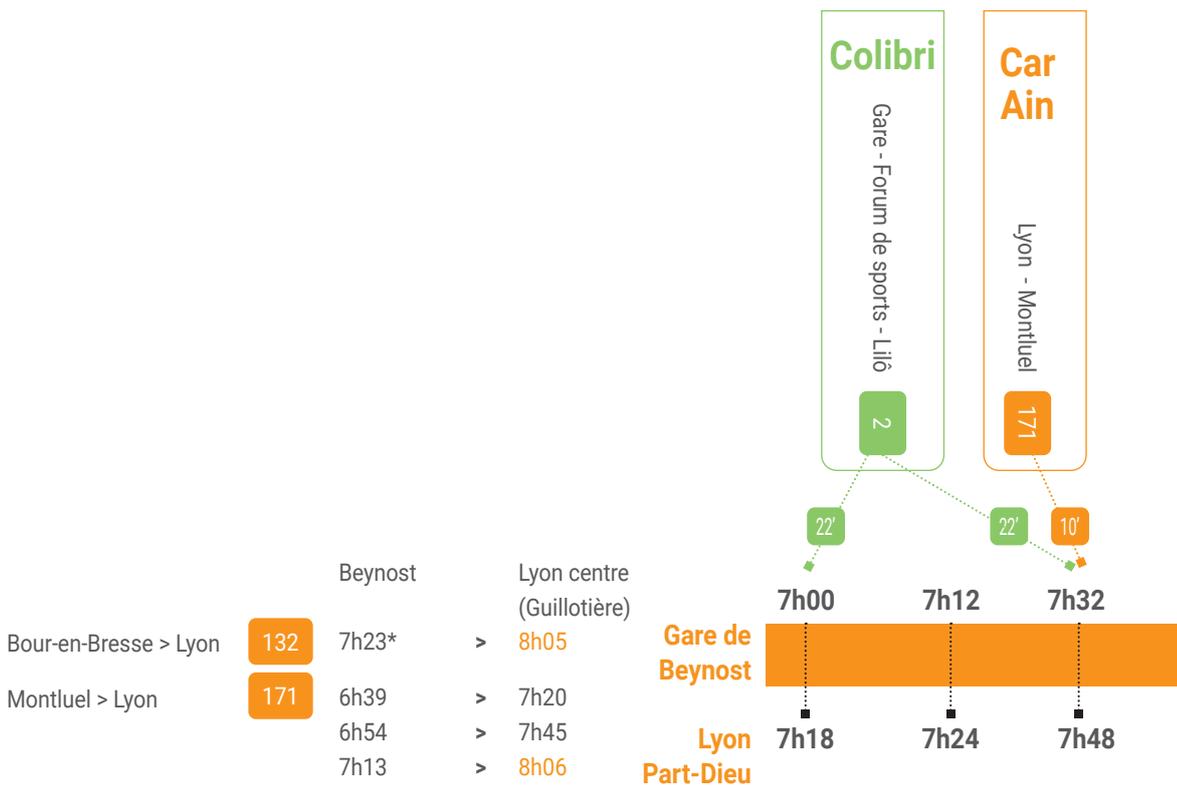
Zoom P+R



Gare de **Beynost**

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 3
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : 1/1 Colibri ; Cars Ain 1/1.
- Une offre TER complétée par les lignes de Cars de l'Ain 132 et 171 qui permettent l'accès au centre de Lyon et à des zones d'emplois sans rupture de charge
- Des temps de parcours plus importants par rapport au TER, mais une desserte complémentaire

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

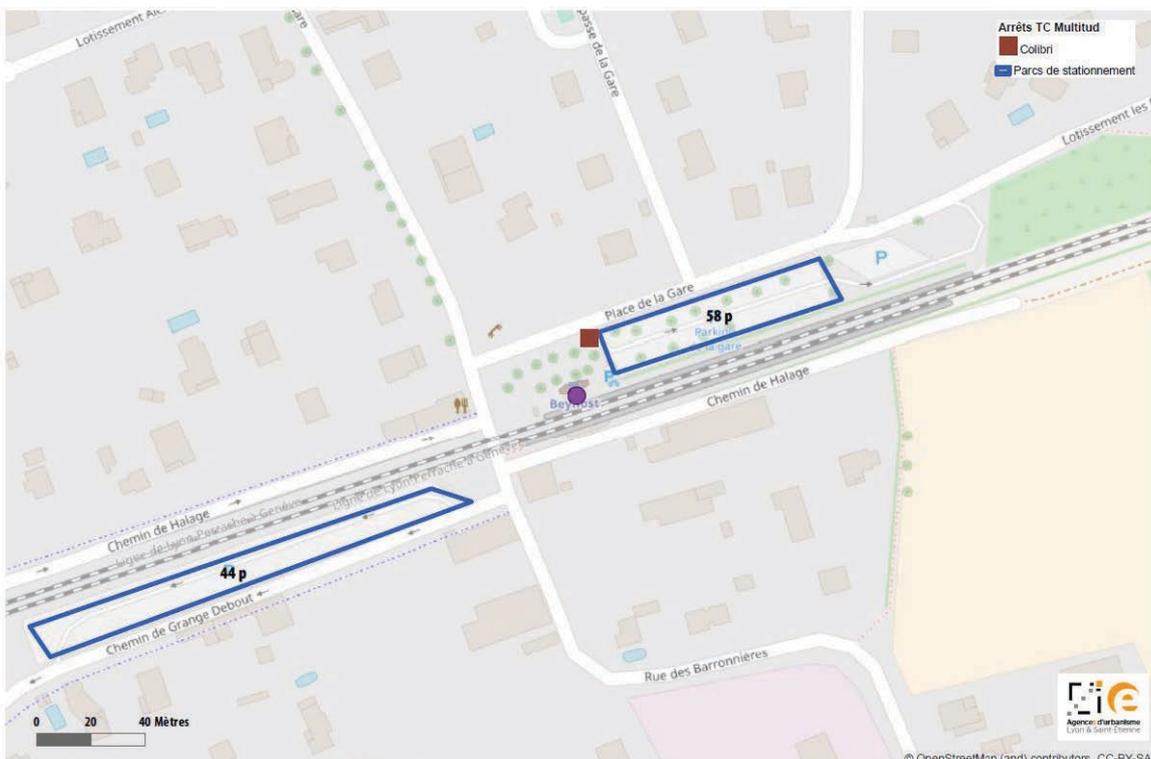


*Arrêt Beynost La Batonne

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
BEYNOST Gare de proximité	20 min ~700 M-D en 2016	1 ligne Colibri 1 ligne car01	23 min 20 min	Correcte	102 places Complet : 100%	Vélo : 8 box individuels

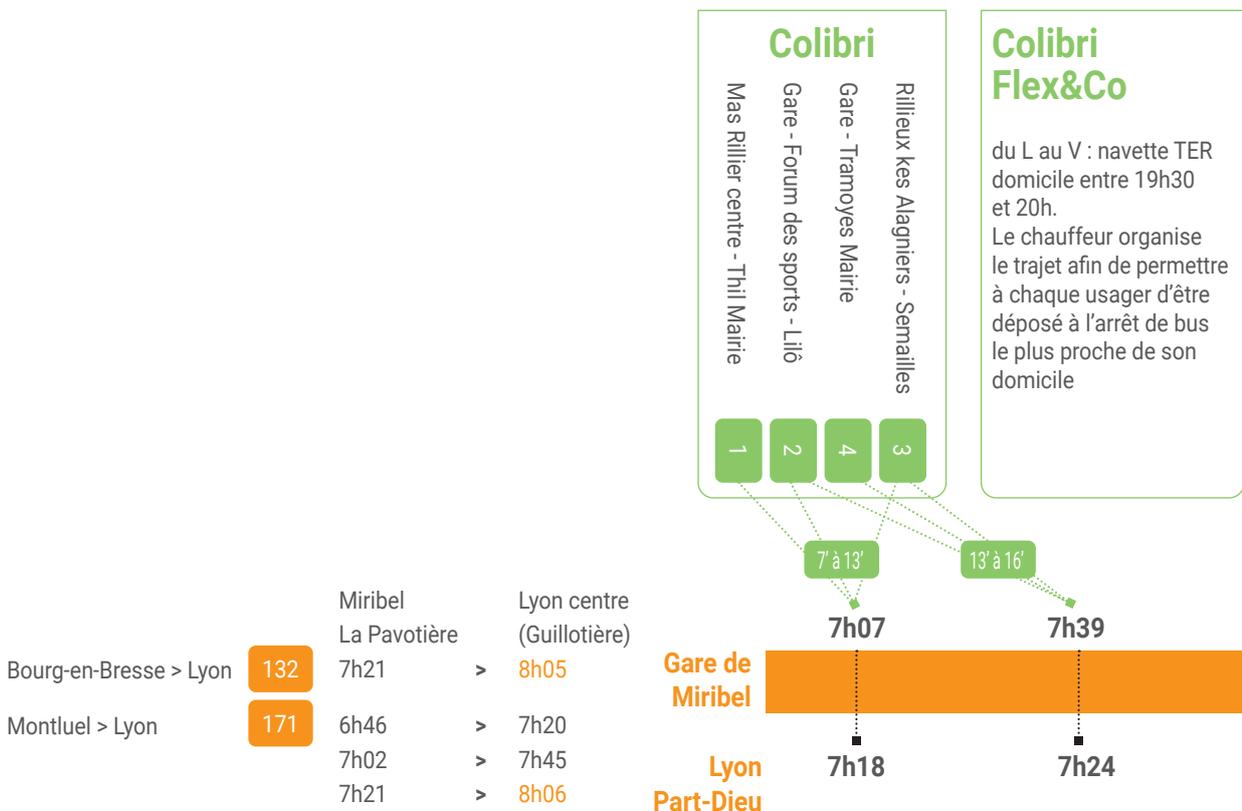
Zoom P+R



Gare de Miribel

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 2
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Colibri 4/4
- Une offre TER complétée par les lignes de Cars de l'Ain 132 et 171 qui permettent l'accès au centre de Lyon et à des zones d'emplois sans rupture de charge
- Des temps de parcours 4 fois plus importants par rapport au TER (≈ 40' en car contre ≈ 10' en train), mais une desserte complémentaire

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

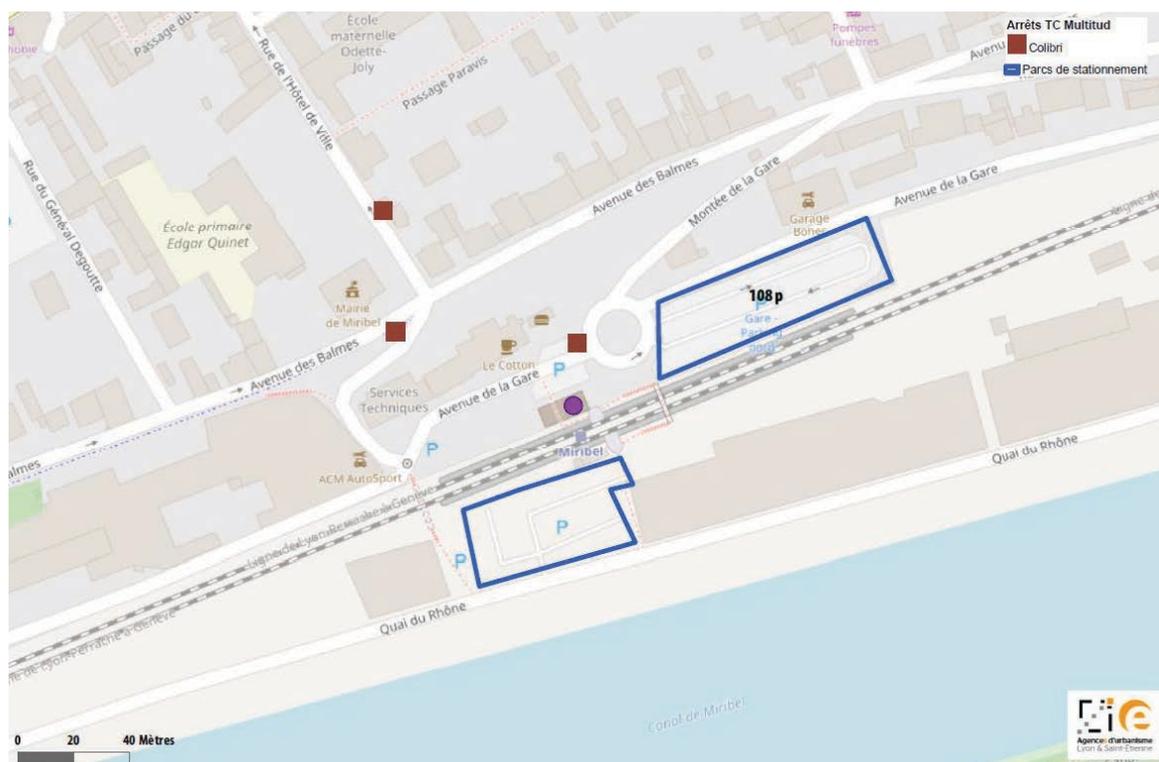


Sources : Multitud service 6 février 2018

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
MIRIBEL Gare de proximité	30 min ~1 000 M-D en 2016	2 lignes Colibri	20 à 30 min	Correcte	140 places Complet : 100%	Vélo : 8 box individuels

Zoom P+R

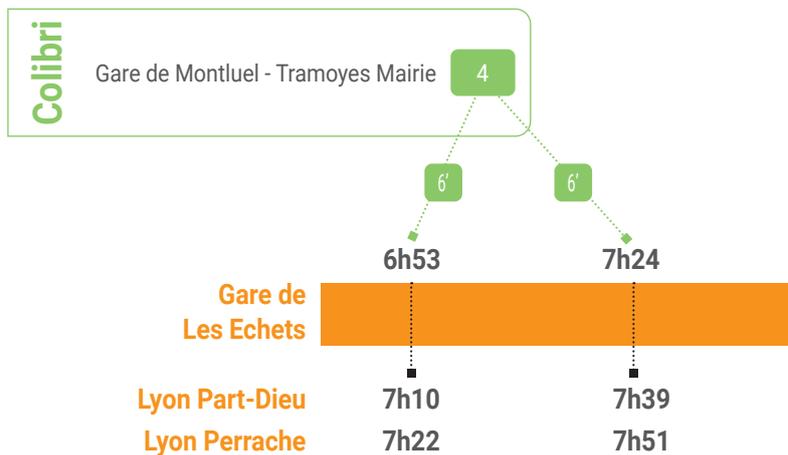


Gare de Les Echets

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

NB : Pas de service Flex & Co à la gare Les Echets

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

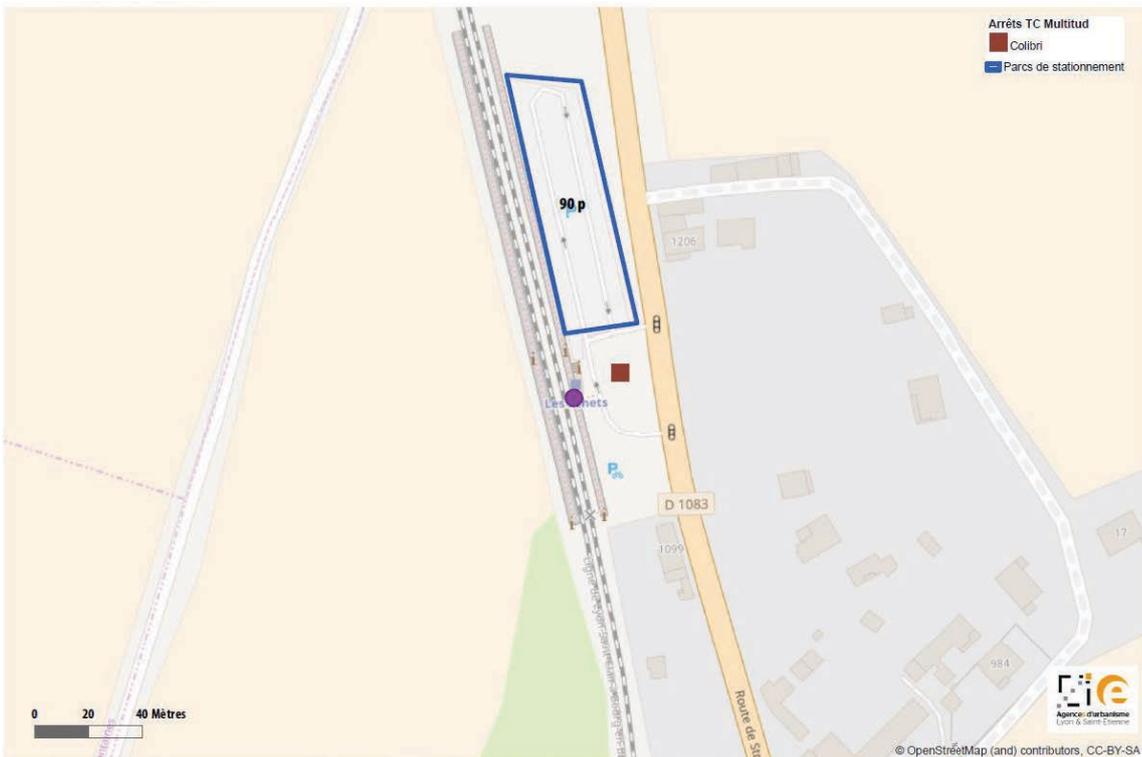


Sources : Multitud service 6 février 2018

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	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
LES ECHETS Pôle de rabattement	Toute les 30 min ~550 M-D en 2016	1 ligne Colibri	22 min	Correcte	90 places Complet : 100%	Pas de box vélo

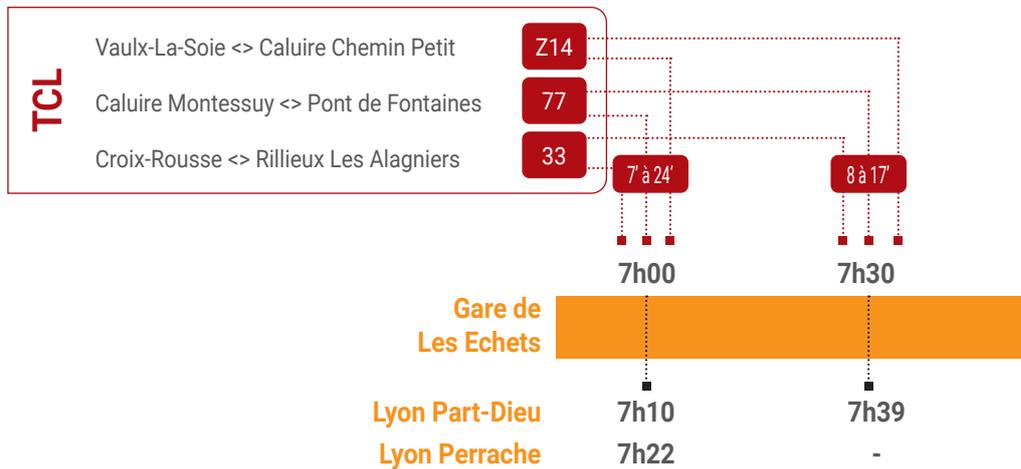
Zoom P+R



Gare de Sathonay-Rillieux

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

Analyse de coordination des offres de TC en rabattement

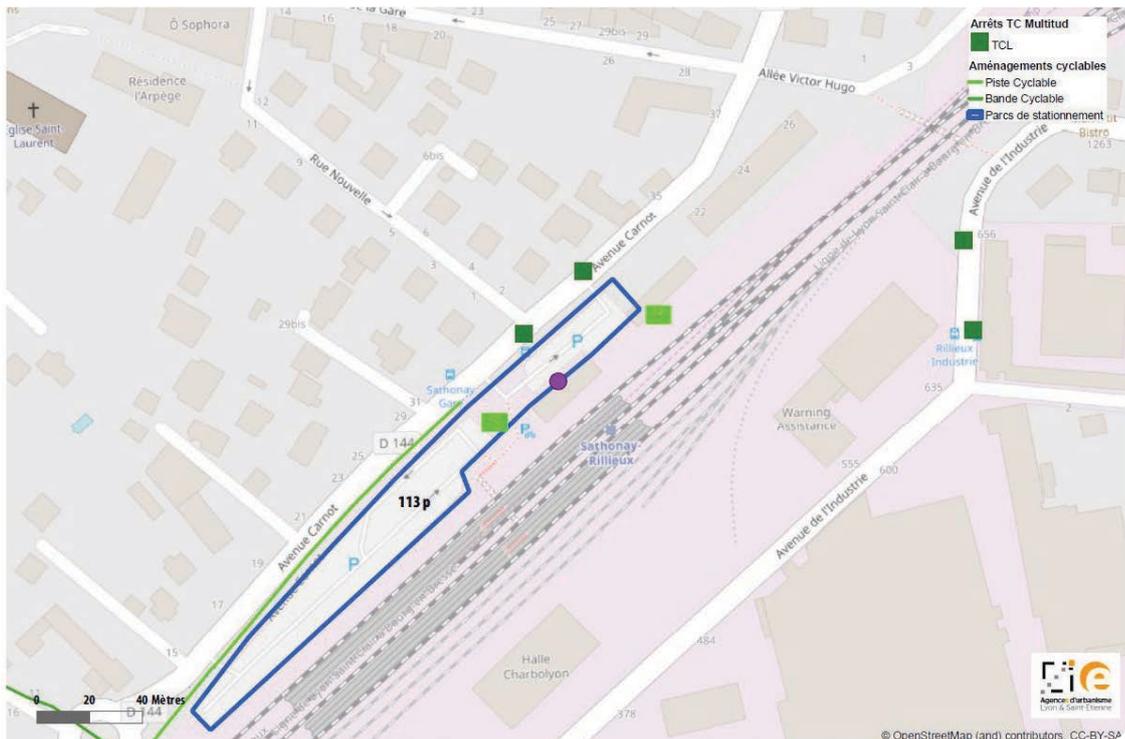


Sources : Multitud service 6 février 2018

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	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
SATHONAY RILLIEUX Gare de proximité	Toute les 30 min ~ 1210 M-D en 2016	3 lignes TCL Bus 33 Bus 77 Bus Z14	12 min 20 min 35 min	Correcte	120 à 170 places 90%	Vélo : 8 box individuels

Zoom P+R





5

Intermodalité du bassin Nord-Isère: 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 DPA-1 : Améliorer la coordination des offres de transport du bassin Dombes – Plaine de l'Ain

Fiche DPA-2 : Aménagement du PEM d'Ambérieu-en-Bugey

Fiche DPA-3 : Réaménagement et mise en accessibilité de la gare de Sathonay-Rillieux

Fiche DPA-4 : Mise en accessibilité et amélioration des accès modes actifs de la gare de Meximieux-Pérouges

Fiche DPA-5 : Mise en place de transport à la demande entre la gare de Montluel et les zones d'activité

Fiche DPA-6 : Renforcer le rôle de pôle de rabattement des gares situées en amont d'Ambérieu-en-Bugey

Fiche DPA-NI 1 : Etude sur les complémentarités des réseaux entre la Plaine de l'Ain et le Nord-Isère Plaine de l'Ain et le Nord-Isère

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

