

# Cahier de bassin **NORD-ISERE**



**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 Nord-Isère : synthèse du diagnostic d'intermodalité	<b>6</b>
3 - Bassin Nord-Isère : synthèse des enjeux	<b>14</b>
4 - Présentation des gares du bassin	<b>16</b>
5 - Intermodalité du bassin Nord-Isère : les fiches action	<b>29</b>
Glossaire	<b>30</b>



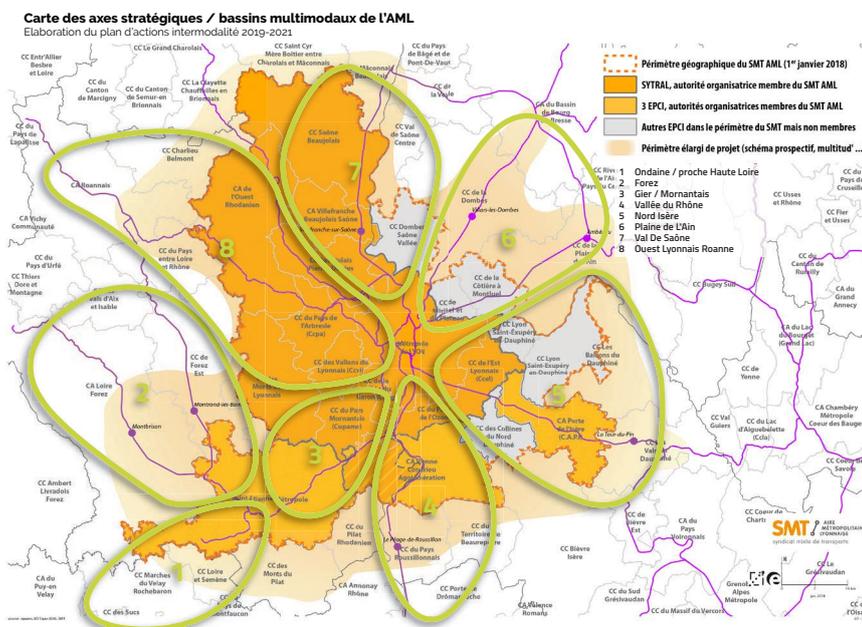
## 1

## 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 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



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 Nord-Isère : synthèse du diagnostic d'intermodalité

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

Le bassin Nord-Isère bénéficie d'une desserte ferroviaire fortement sollicitée avec un nombre de voyageurs qui a beaucoup augmenté ces dernières années sur les principales gares du bassin dans un contexte de forte pression urbaine. Territoire qui a connu le plus fort taux d'accroissement de la population à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Projets de densification des quartiers de gare : Bourgoin-Jallieu, La Verpillière, ...

Présence d'une gare TGV au niveau de l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry sur une ligne à grande vitesse de l'axe nord-sud français, structurant à l'échelle européenne. La gare, a accueilli plus de 1,15 millions de voyageurs en 2015.

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

Le réseau TransIsère n'a pas de fonction de rabattement sur les gares, surtout calibré pour répondre aux besoins de scolaires (moins de 10 % des usagers ne sont pas des scolaires). 4 lignes TransIsère express qui permettent de relier le Nord-Isère à l'agglomération lyonnaise dont une ligne de rabattement vers Meyzieu.

RhôneExpress relie l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry à la gare de Lyon-Part Dieu via Meyzieu ZI et Vaulx-en-Velin La Soie pour une connexion au métro A. Les voies sont partagées avec T3 dont les rames sont saturées en heure de pointe.

L'infrastructure voit cohabiter des services semi-directs «RhôneExpress» et omnibus « T3 » sans marge de manoeuvre.



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

- Rabattements en voiture compliqués sur le pôle de Bourgoin-Jallieu.
- Capacité 1 000 places dont 300 payantes.
- Difficultés d'accès en voiture aux gares de La Verpillière (saturation du stationnement) et de la Tour du Pin (un parc-relais capacitaire est éloigné de la gare)
- Pas encore de réflexions sur la réglementation du stationnement ni sur l'accès modes actifs ; avec un Bassin de chalandise important.

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

Manque d'aménagement et d'itinéraires vélos pour organiser et améliorer le rabattement vers la gare de Saint-Quentin Fallavier mais également pour la gare de Bourgoin-Jallieu dont la situation n'est aujourd'hui pas optimale pour les cyclistes.

Existence d'un PDIE de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry. Un diagnostic et plan d'actions ont été mis en place pour faciliter l'accès à la Plaine Saint-Exupéry.

### 2.5 Accessibilité piétonne aux pôles d'échanges

Le jalonnement piétons n'est aujourd'hui pas optimal pour la majorité des gares et pôles d'intermodalité du bassin Nord-Isère.

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

Covoiturage : plateforme régionale mov'ici ; mise en place de PDE/PDIE pour les entreprises de plus de 100 salariés PDE / PDIE (covoiturage des salariés) ; l'agence de mobilité Nord-Isère a mené un travail de promotion du covoiturage qui sera repris par les intercommunalités; expérimentation covoiturage LANE sur l'A43 entre la CAPI et Lyon.

Un PDIE a été finalisé sur le secteur Médipole-Maladière à Bourgoin-Jallieu en 2019.

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

La gamme tarifaire «T-libr» donnant accès aux réseaux TC RUBAN, TCL et TER est disponible à Bourgoin-Jallieu, L'Isle d'Abeau, La Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier). Il existe également une offre combinée entre les réseaux TransIsère et RUBAN et entre TransIsère et TCL mais pas entre TER et TransIsère.

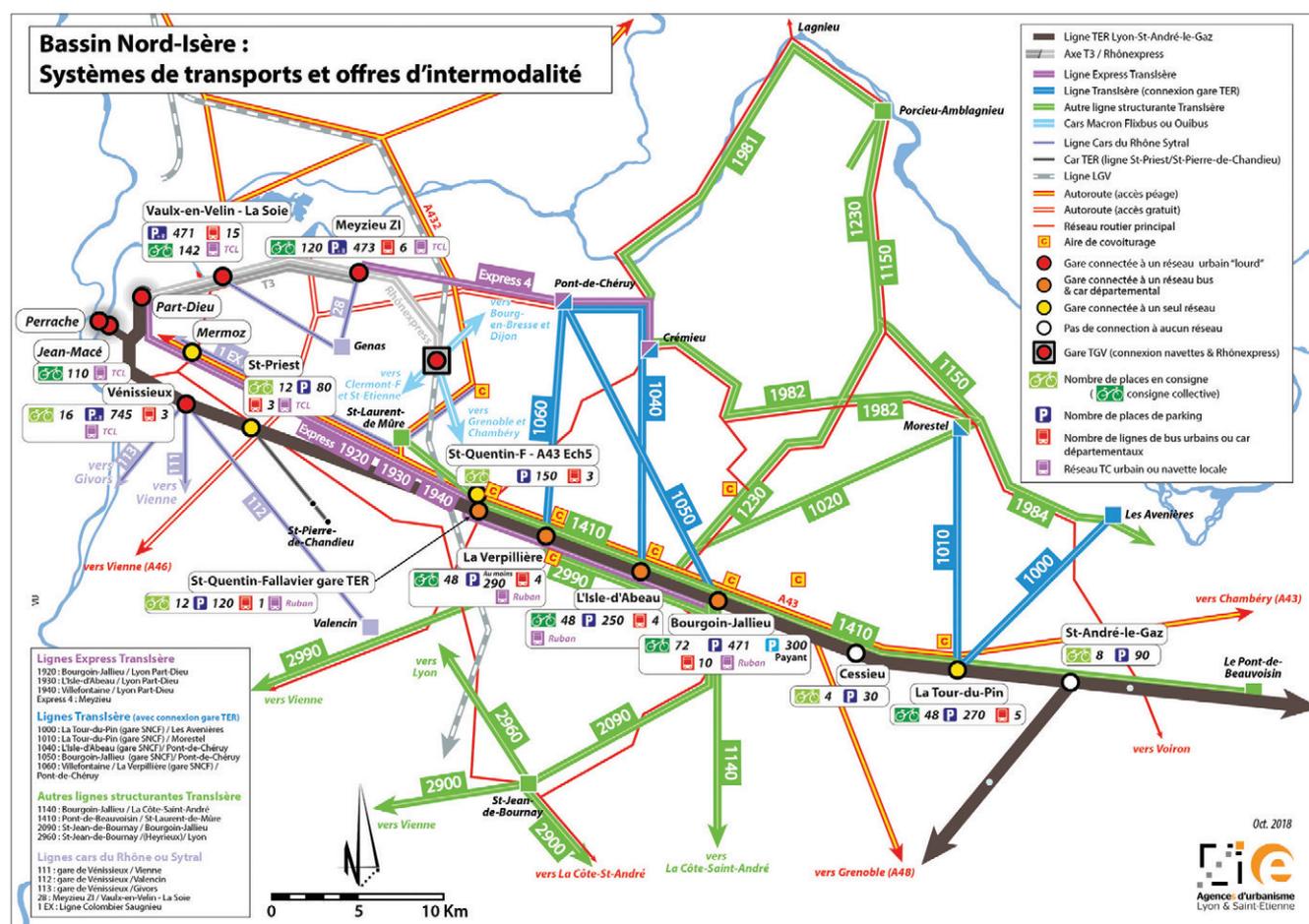


7314

RUBAN

BT-829-SF

## Synthèse des offres de transport dans le bassin



Desserte ferroviaire fortement sollicitée

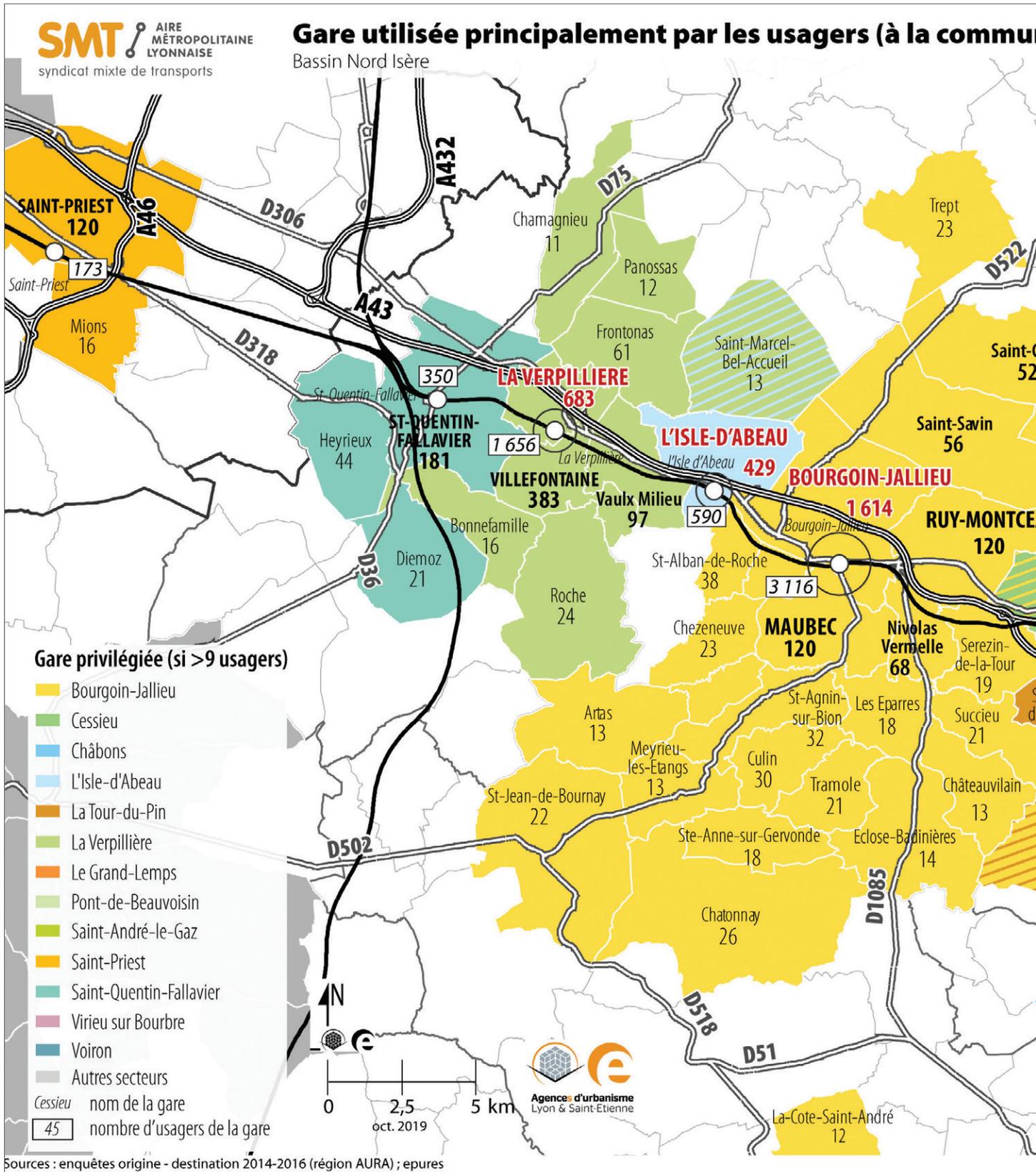
Nombre de voyageurs qui a beaucoup augmenté ces dernières années sur les principales gares

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

- Bourgoin-Jallieu = 6810
- La Tour du Pin = 3195
- La Verpillière = 3083
- L'Isle d'Abeau = 783
- Saint-Quentin-Fallavier = 739

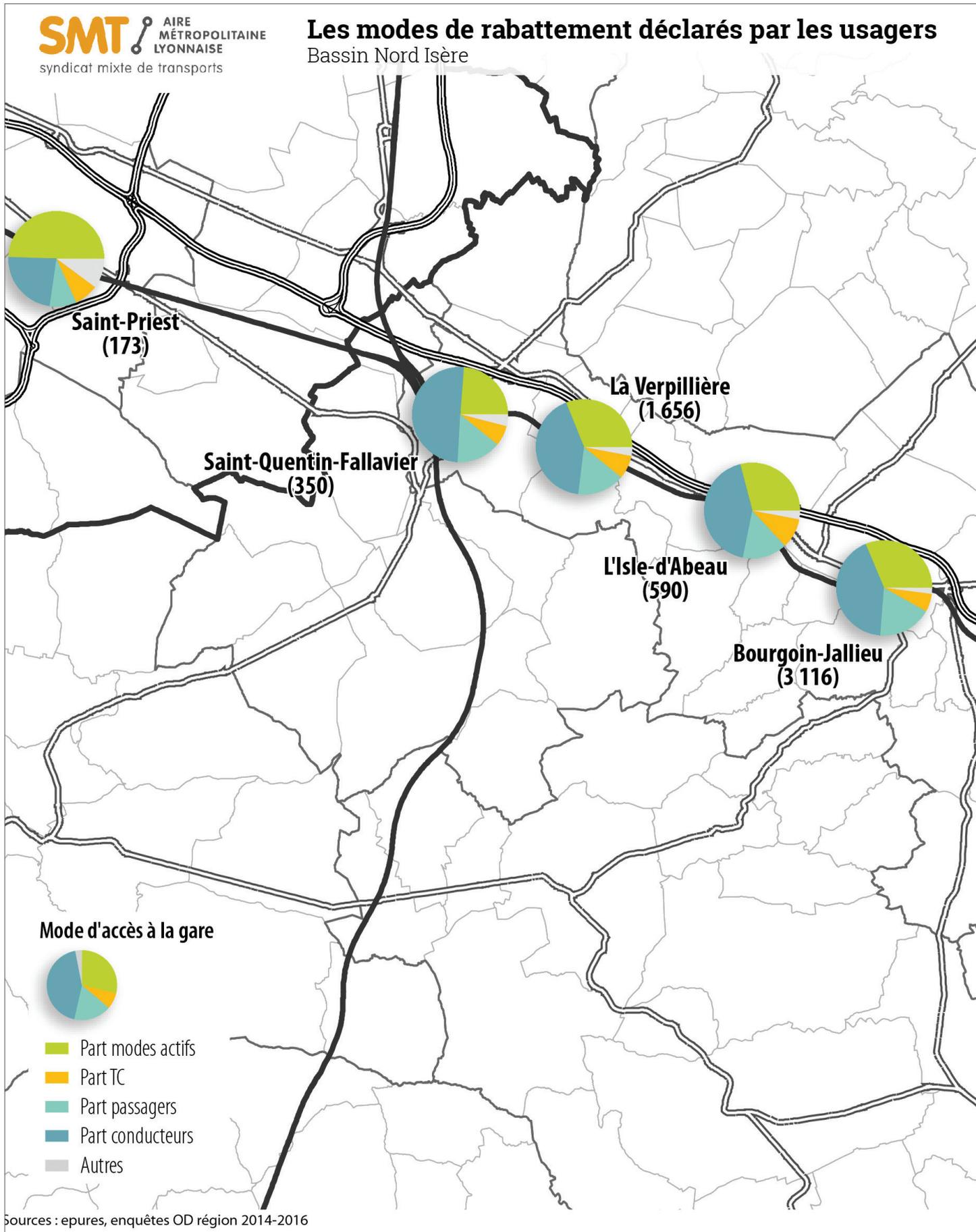
(Source : open data SNCF, base 270)

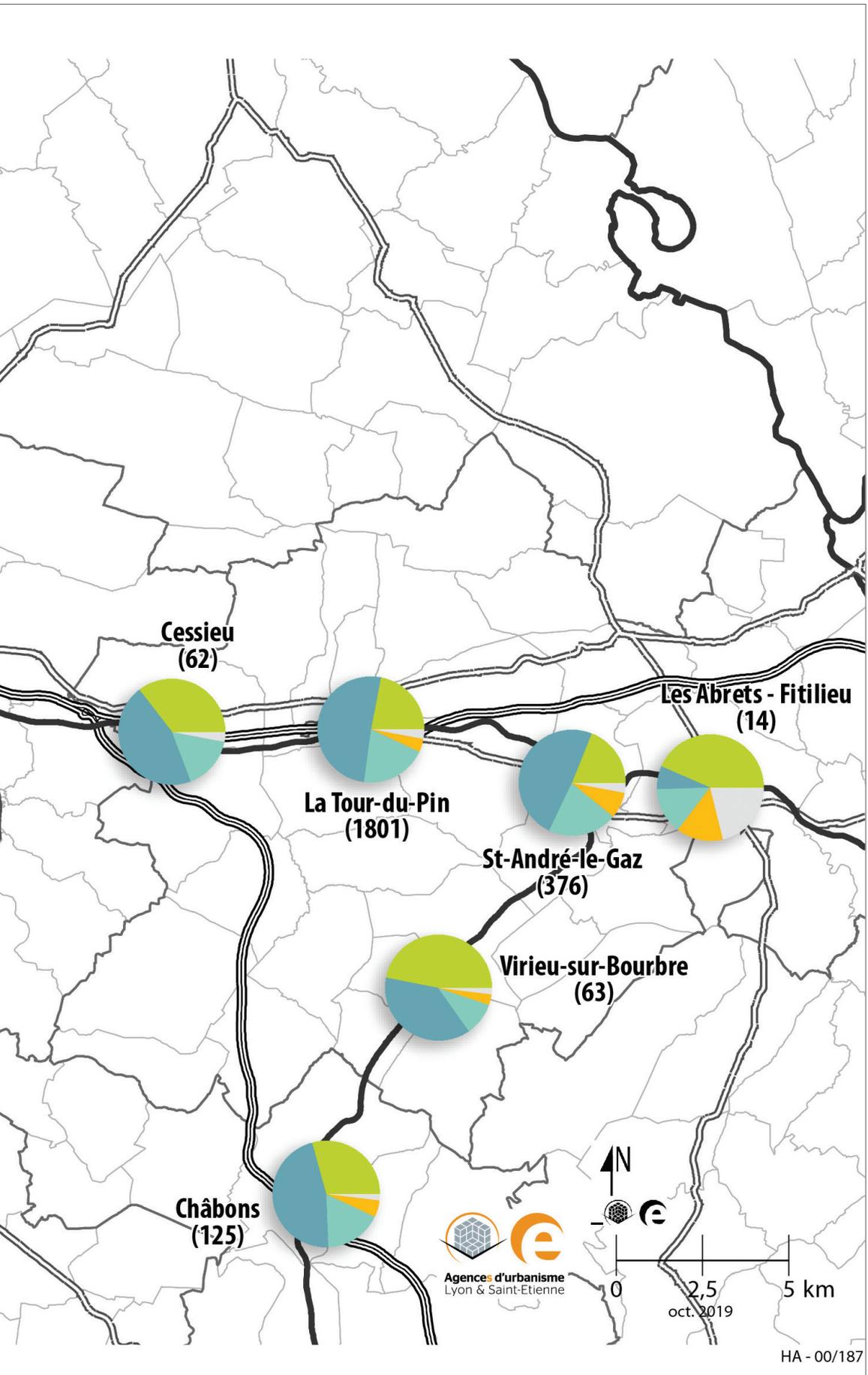
## Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Nord Isère





## Les modes de rabattement déclarés par les usagers







# 3

## Bassin Nord-Isère : synthèse des enjeux

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

#### Articulation des réseaux et information voyageur

Mieux articuler les offres de services ferroviaires avec les offres départementales et TCL.

Améliorer la connexion du Nord-Isère avec la Plaine de l'Ain et gommer l'effet frontière départementale impactant les réseaux de transports : articuler les deux réseaux départementaux de l'Ain et de l'Isère et le TER et coordonner les horaires.

Améliorer l'information voyageurs en situation de trafic perturbé pour mieux orienter les usagers sur les alternatives.

#### Rabattements et tarifications

Optimiser les rabattements vers l'agglomération lyonnaise et faciliter la mise en place d'une tarification multimodale attractive pour les liens avec le coeur de l'agglomération lyonnaise. Ex : tarification multimodale T-libr avec le réseau TransIsère.

Prendre en considération les besoins de mobilité entre Nord-Isère et la plaine de l'Ain, notamment vers les gares de l'axe Ambérieu, ou vers des pôles d'emplois comme PIPA, non desservis par les TC. Faciliter le rabattement sur la gare d'Ambérieu-en-Bugey pour les communes situées dans le nord du bassin. S'appuyer sur le covoiturage pour le rabattement en gare. Ex : Services Lane de covoiturage dynamique à venir sur la gare de Bourgoin-Jallieu

#### Stationnement

Maîtriser le stationnement dans les quartiers gares et les parcs relais (tarification, gouvernance et impact sur les gares situées à proximité)

#### Modes actifs

Améliorer l'accès au réseau ferré en facilitant les rabattements efficaces vélos et piétons vers les gares.

Faciliter le rabattement vélo vers les gares (aide à l'achat de VAE - mesure CAPI).

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

Préserver voire développer l'offre TER dans les années à venir sur l'ensemble des gares du bassin dans un contexte où le Scot Nord-Isère définit l'axe Lyon-Chambéry comme « l'épine dorsale » du développement urbain du territoire.

Faire de Saint-Exupéry une nouvelle porte d'entrée sur l'agglomération lyonnaise pour le territoire du Nord-Isère (volonté politique inscrite dans des délibérations locales, CAPI, CCEL et dans le SCOT du Nord-Isère). Intégrer le secteur de la plateforme dans un système de transport en commun pensé de manière globale, optimisé et maillé aux différentes échelles.

Ouvrir d'autres haltes TER au trafic de voyageurs (Chandieu-Toussieu, Pressins, ...) tout en préservant des services rapides attractifs pour les principales gares et pôles de rabattements.

### 3•3 Les projets et perspectives qui animent le territoire

Etude en cours pour réserver une voie au covoiturage/ TC sur l'A43.

Projet à long terme du nœud ferroviaire lyonnais qui pourrait impacter de manière importante le bassin Nord-Isère sur la capacité de transport de la ligne Lyon – Bourgoin-Jallieu et les rabattements sur la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey.

Projet TCSP Meyzieu - Pont-de-Chéruy.

Perspective de prolongement de la ligne de tramway RhônExpress de Saint-Exupéry à La Verpillière.

Projet à long terme du Lyon - Turin impactant également le Bassin Nord-Isère.

Prise en compte du projet «Plaine Saint-Exupéry».



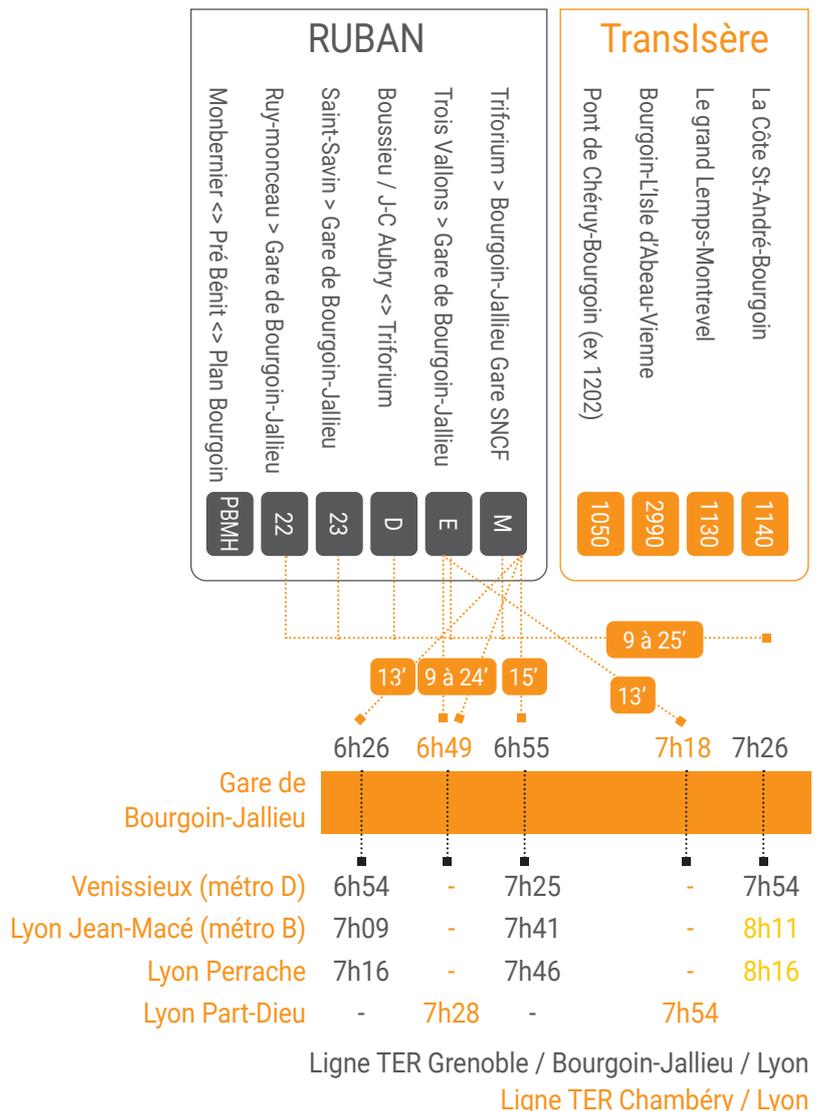
# 4

## Présentation des gares du bassin

### Gare de Bourgoin-Jallieu

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 5
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Ruban 2/6, Translère 0/4

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

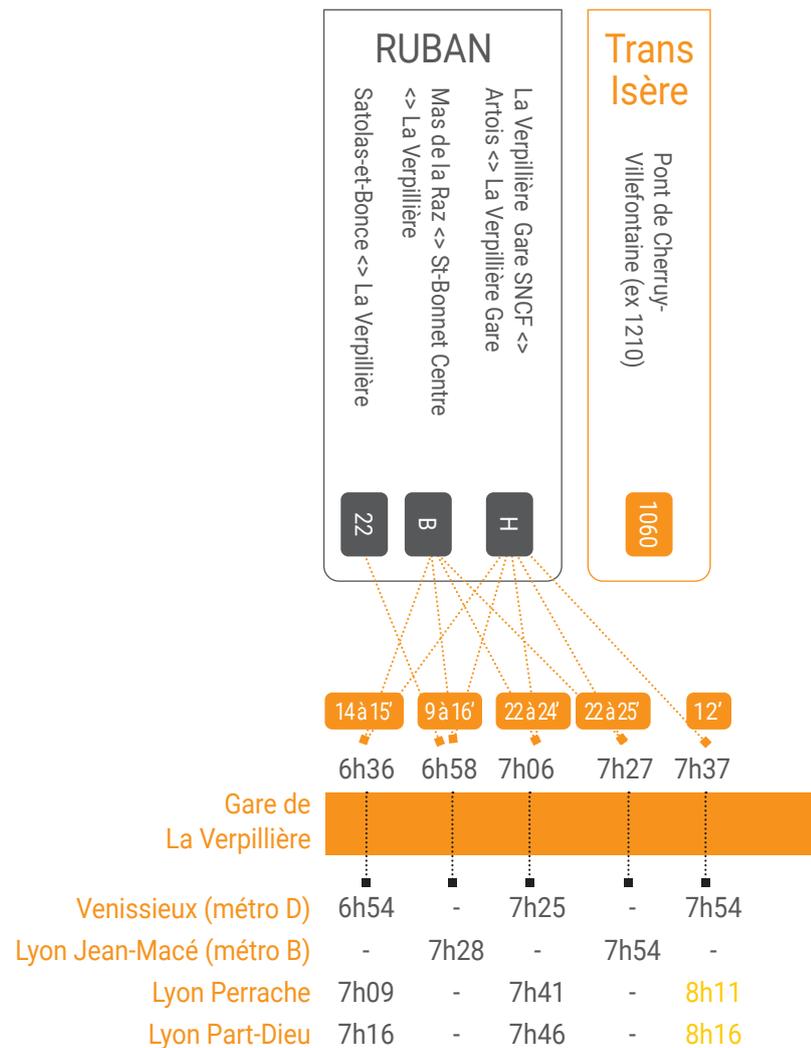




## Gare de La Verpillière

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 5
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Ruban 3/3, TransIsère 0/1

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

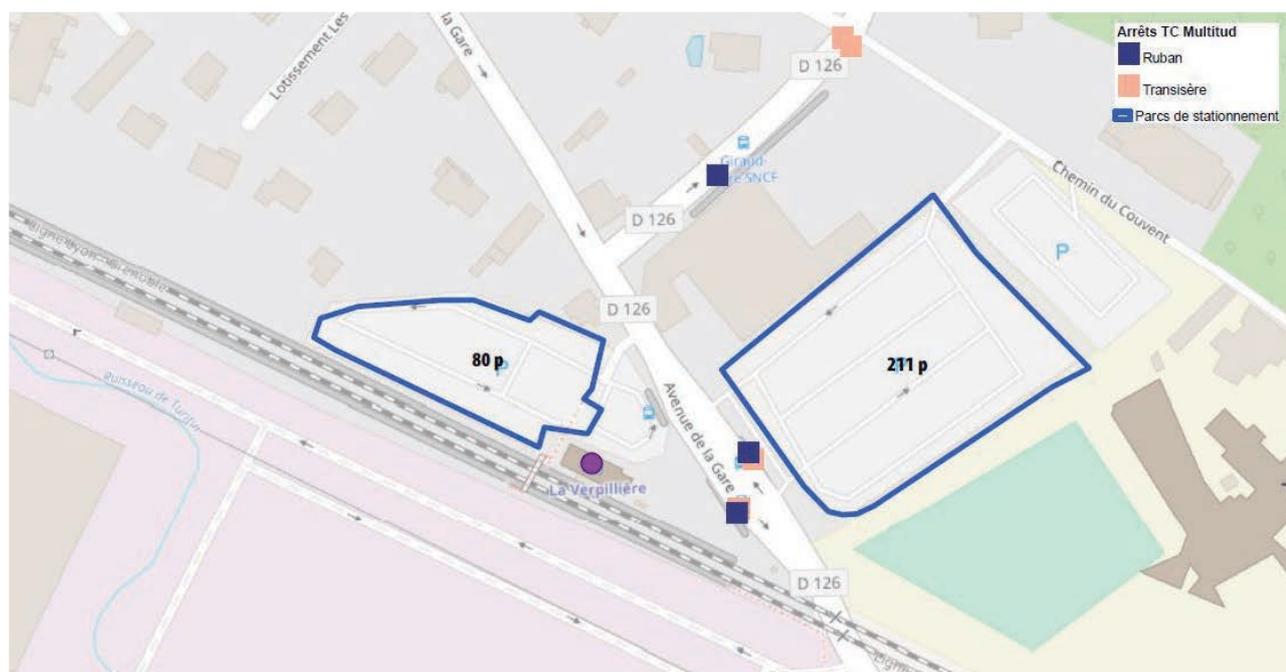


Sources : Multitud service 6 février 2018

## 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
LA VERPILLIÈRE  Pôle de rabattements	Toutes les 15 min  3083 M-D en 2016	3 lignes bus Ruban  1 ligne Translère	Environ 30 min Desserte de proximité plutôt que de rabattement	Correcte	290 places officielles + une centaine mise à disposition au sud du passage à niveau  Débordement > 100%	Consigne collective de 48 vélos (occupation ~60%) Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024 Video protection en 2020

## Zoom P+R



## Gare de La Tour-du-Pin

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 1
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 : 5
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Transisère 0/3
- Pas d'accès possible à Lyon entre 7h00 et 8h00 avec le réseau Transisère (1410 + ligne express depuis Bourgoin-Jallieu)

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

Transisère	Pont-de-Beauvoisin St-Laurent-de-Mure	140
	Morestel - La tour-du-Pin	1010
	Les Avenières - La Tour-du-Pin	1010

#### PAS DE CORRESPONDANCE

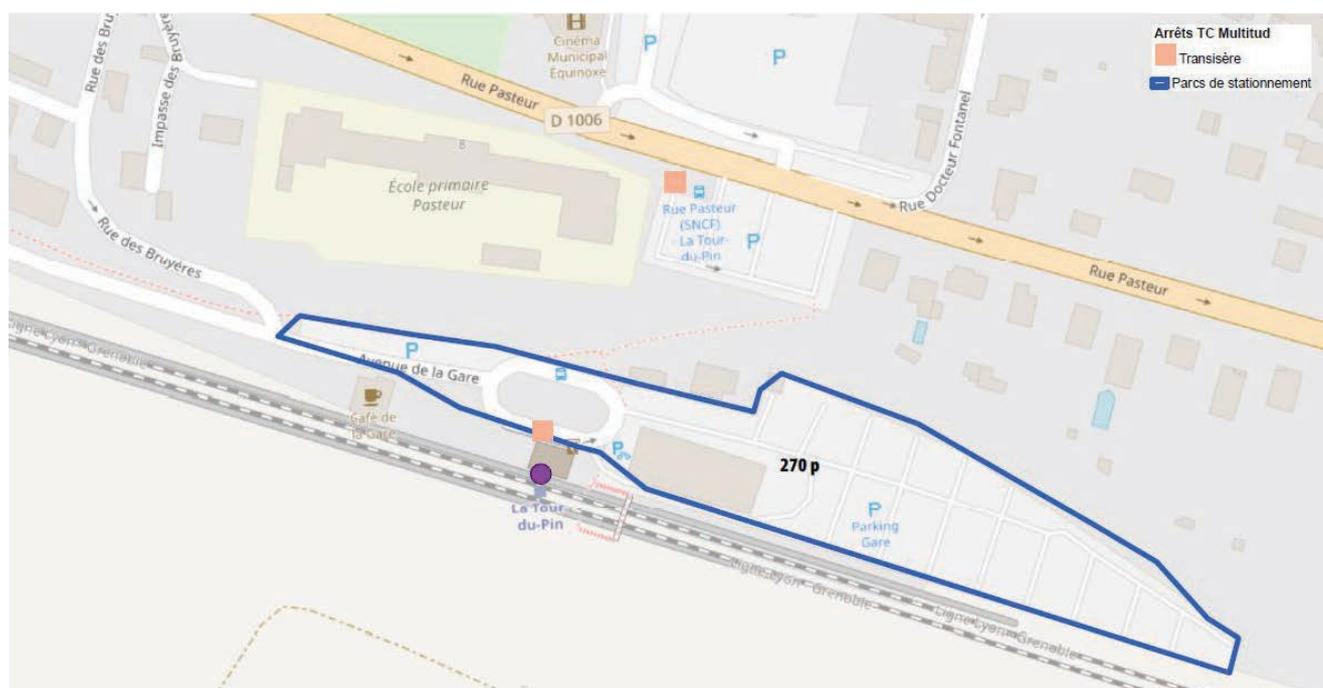
	6h14	6h39	6h46	7h09	7h14
Gare de La tour-du-Pin					
Venissieux (métro D)	6h54	-	7h25	-	7h54
Lyon Jean-Macé (métro B)	7h09	-	7h41	-	8h11
Lyon Perrache	7h16	-	7h46	-	8h16
Lyon Part-Dieu	-	7h28	-	7h54	

Ligne TER Grenoble / Bourgoin-Jallieu / Lyon  
Ligne TER Chambéry / Lyon

## 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
LA TOUR-DU-PIN  Pôle de rabattements	Toutes les 15 min  3195 M-D en 2016	5 lignes Transisère	Fréquence très faible : Desserte de proximité plutôt que de rabattement sur la gare	Faible	Parking de la gare : 270 places au moins <b>Débordement &gt;100%</b> Parking de la Chevrotière : 250 places au moins <b>80% de taux de remplissage</b>	Consigne collective de 48 vélos (occupation ~42%) Aménagmt SDA Ad'AP prioritaire Video protection en 2020

## Zoom P+R



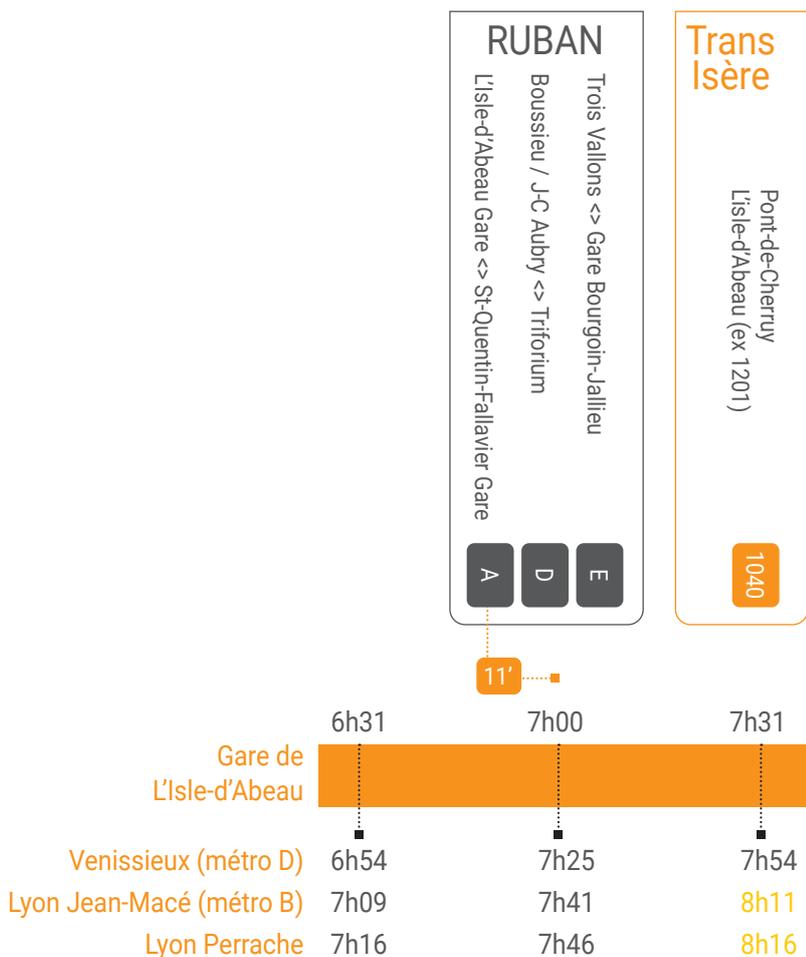
Parking de la Chevrotière (600m de la gare)

Source : Google Maps

## Gare de L'Isle-d'Abeau

- 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 : Ruban 1/3, TransIsère 0/1
- 2 lignes TransIsère express (1920, 1930) permettent un rabattement direct sur l'agglomération lyonnaise :
- Express 1920 1 arrêt sur L'Isle-d'Abeau ; 4 cars permettent d'accéder à Lyon (Mermoz et/ou Part-Dieu) entre 7h et 8 h
- Express 1930 3 arrêts sur la commune ; 5 cars permettent d'accéder à Lyon (Mermoz et/ou Part-Dieu) entre 7h et 8 h

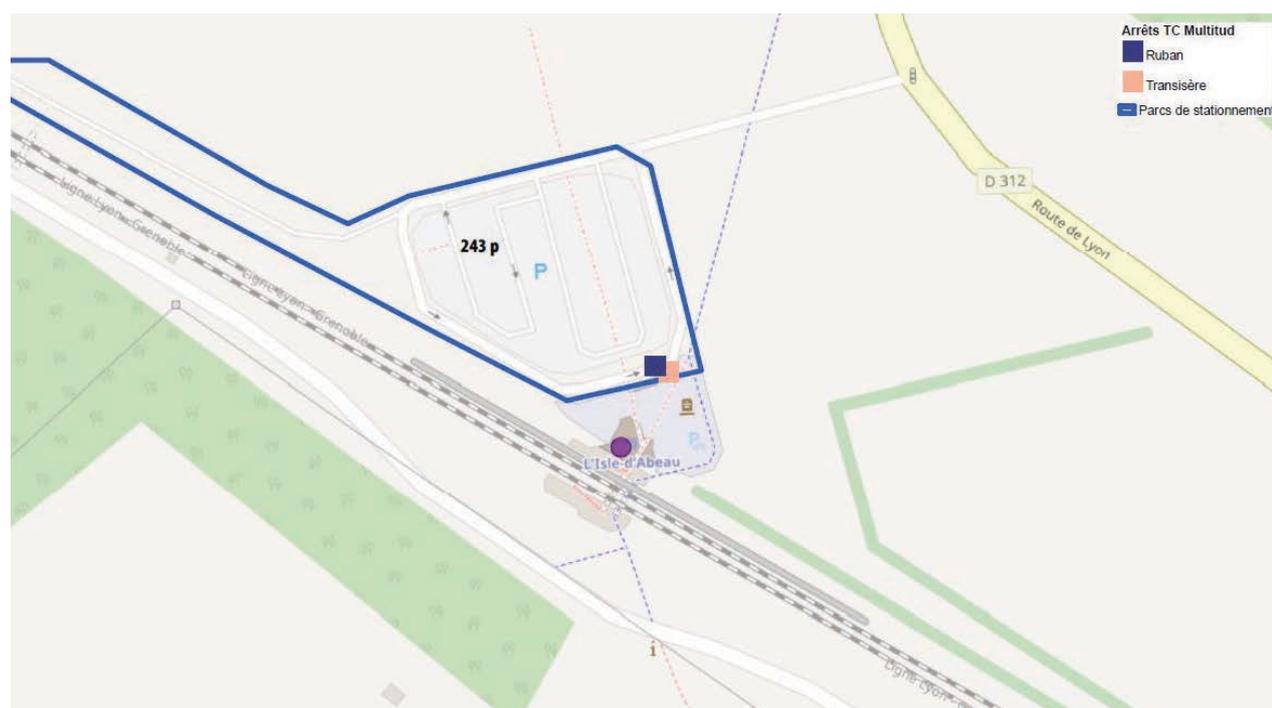
### Analyse de coordination des offres de TC en rabattement



## 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	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
L'ISLE-D'ABEAU  Pôle de rabattement	Toutes les 30 min  783 M-D en 2016	3 lignes bus Ruban  1 ligne Transisère	Fréquence de 26 min pour la ligne Ruban A	Faible	270 places au moins  Complet : 100%	Consigne collective de 48 vélos (occupation)  ~42 Video protection en 2020

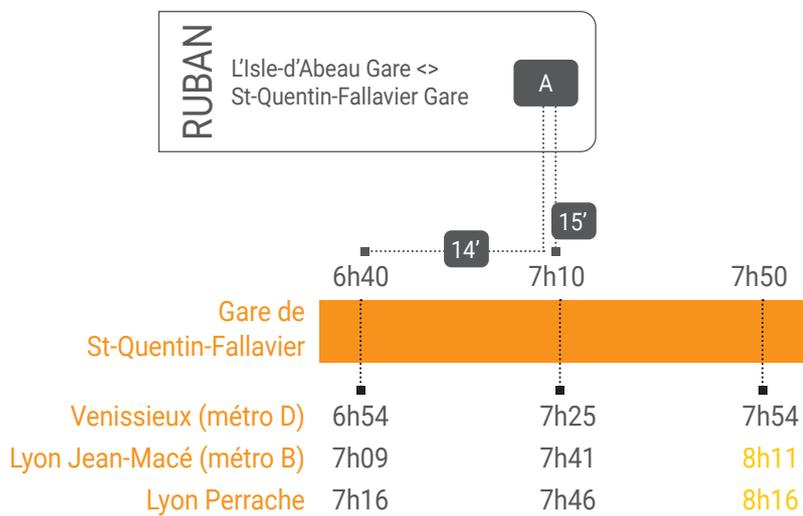
## Zoom P+R



## Gare TER de St-Quentin-Fallavier

- 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 : Ruban 1/1

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

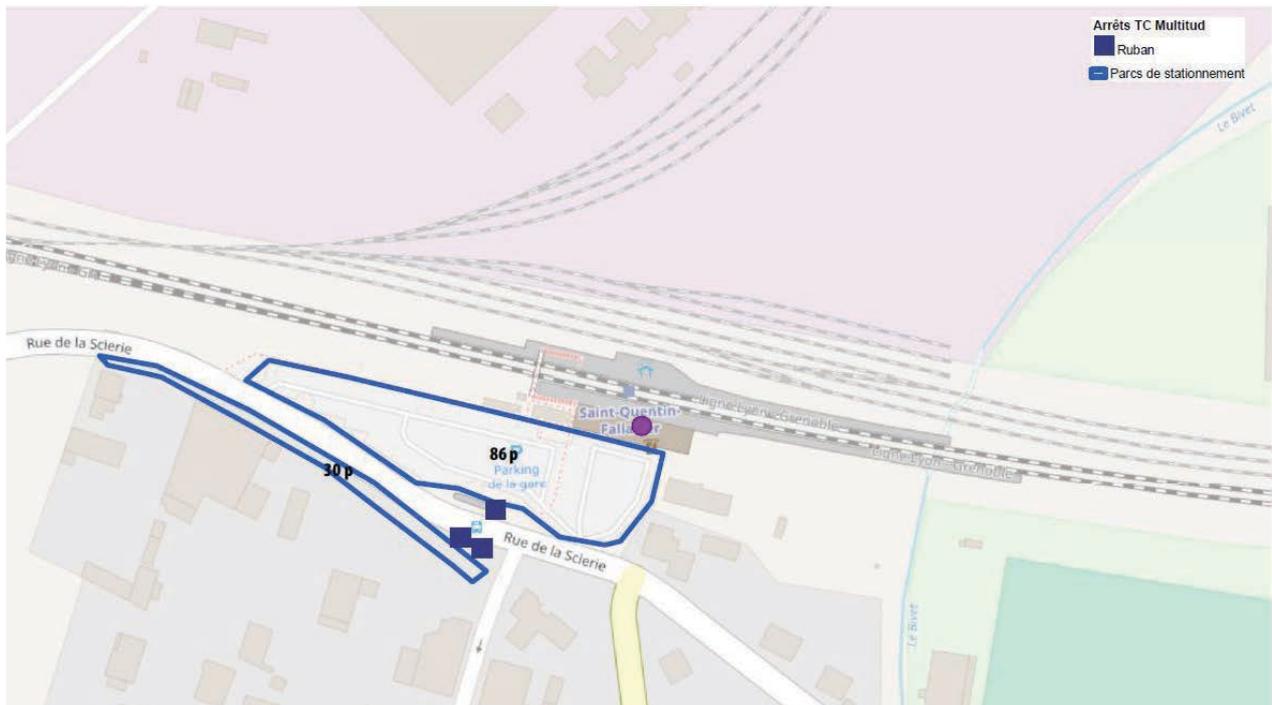


Sources : Multitud service 6 février 2018

### 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
ST-QUENTIN-FALLAVIER GARE TER  Gare de proximité	Toutes les 30 min 739 M-D en 2016	1 ligne bus Ruban	20 min	Moyenne	116 places Complet : 100%	Consignes individuelles : 12 box vélos Video protection en 2020

 Zoom P+R



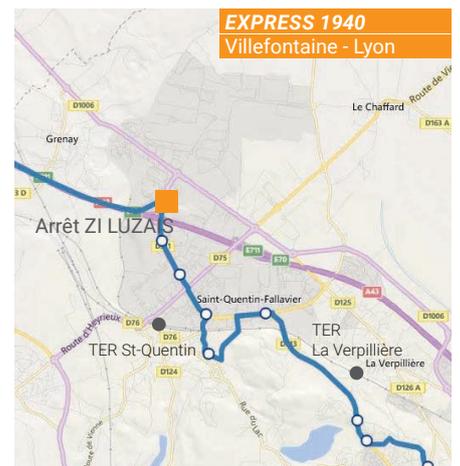
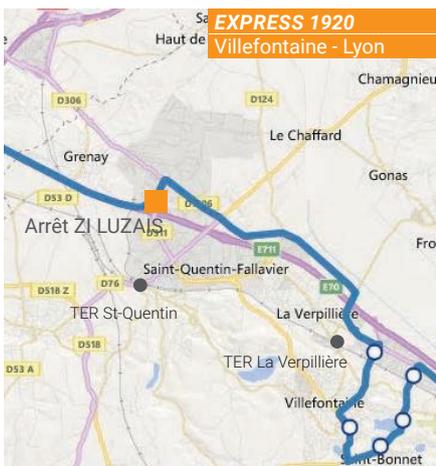
## Aire multimodale de St-Quentin-Fallavier

- 3 lignes express Translère desservent la commune > 11 cars permettent d'accéder à Lyon entre 7h et 8h;
- Une desserte fine : 6 arrêts sur la commune : L'arrêt ZI Luzais profite de l'ensemble de l'offre (rabattement VP)

St-Quentin Fallavier : ZI C. Rouge	-	6h25	-	-	6h50	-	-	-	-	7h20	-
	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
St-Quentin Fallavier : ZI Luzais	6h20	6h36	6h38	6h54	7h01	6h57	7h02	7h09	7h24	7h31	7h32
	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Lyon Mermoz Pinel	6h36	6h52	6h53	7h12	7h19	7h15	7h20	7h27	7h48	7h55	7h56
	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Lyon Part Dieu Gare routière	7h00	7h16	7h13	7h39	-	7h47	-	-	8h19	-	8h27

Horaires du 3 septembre 2018 au 5 juillet 2019

### Zoom P+R



## Organisation de l'aire multimodale



Source : <https://www.google.fr/maps>

## Morestel

- Pas de réseau urbain.
- 2 réseaux interurbains : Translère ( 4 lignes : 1150, 1982, 1020, 1010) et Cars Ain (1 ligne : 193 Morestel Belley)
- Un accès à Lyon entre 7h00 et 8h00 très limité :

### 1 - Accès via Crémieu Meyzieu

La ligne Translère 1982 permet une seule correspondance avec la ligne express 4 : Morestel (6:37 Gare) 7:10 Crémieu 08:01 Meyzieu.

### 2 - Accès via Bourgoin Jallieu (gare SNCF)

Ligne Translère 1020 : il n'est pas possible d'accéder à Lyon entre 7h00 et 8h00 ; Ligne 1020 (6h50 -->7h25 gare Bourgoin Jallieu).

3 - Accès via La Tour du Pin (gare Ligne Translère 1010 (Morestel La Tour du Pin) : 3 cars permettent de rejoindre la gare ; cependant, il n'est pas possible d'accéder à Lyon entre 7h00 et 8h00.

### Morestel (arrêt Gare) La Tour du Pin (Gare de SNCF)

6:40	>	7:12
7:00	>	7:05
7:35	>	7:40

## Crémieu Pont-de-Chérury

La ligne express 4 du réseau Translère permet de relier Crémieu (2 arrêts) et Pont de Chérury (1) à Meyzieu (accès Lyon tram T3) avec une fréquence de 15' et un temps de parcours de 45'.

### express 4 — Crémieu • Meyzieu

DU 3 SEPTEMBRE 2018 AU 5 JUILLET 2019 ET DU 26 AU 30 AOÛT 2019 - DU LUNDI AU VENDREDI (SAUF RENVOIS ET JOURS FÉRIÉS)

Renvoi à consulter			1	1	1	1	2	2	1	1	1,3	2	1	2	1	2	1	2	1,4	1	2													
Zone	Commune	Nom de l'arrêt	4 cars permettent d'accéder à Meyzieu entre 7h et 8h																															
E	CREMIEU	PLACE DE LA CHAÎTE	05:13	05:39	05:52	06:12	06:24	06:38	06:49	07:14	07:31	07:44	07:49	08:05	08:08	08:30	09:26	10:24	11:24	12:06	12:09	13:06	13:10	14:06	14:11	15:17	16:08	16:11	17:06	16:57	19:01			
	CREMIEU	MAISON DU DEPARTEMENT	H	05:16	05:42	05:55	06:15	06:27	06:41	06:52	07:17	07:34	07:47	07:52	08:08	08:11	08:33	09:29	10:27	11:27	12:09	12:12	13:09	13:13	14:09	14:14	15:20	16:11	16:14	17:11	19:00	19:04		
	VILLEMORIEU	LE MARAIS LAVOIR	H	05:19	05:45	05:58	06:18	06:30	06:44	06:55	07:20	07:36	07:49	07:54	08:11	08:14	08:35	09:32	10:29	11:29	12:11	12:11	13:14	13:11	13:15	14:11	14:16	15:23	16:14	16:17	17:10	17:14	19:03	19:07
	TIGNIEU-JAMEYZIEU	TISSAGE		05:24	05:50	06:03	06:23	06:35	06:49	07:00	07:25	07:41	07:54	07:59	08:16	08:19	08:40	09:37	10:34	11:34	12:16	12:16	12:19	13:16	13:20	14:16	14:21	15:28	16:20	16:23	17:18	17:20	19:08	19:12
	TIGNIEU-JAMEYZIEU	PLACE DU DAUPHINE		05:27	05:53	06:06	06:26	06:39	06:53	07:04	07:29	07:45	07:58	08:03	08:20	08:23	08:44	09:40	10:36	11:38	12:20	12:20	12:23	13:20	13:24	14:20	14:25	15:31	16:24	16:27	17:22	17:24	19:11	19:15
	PONT-DE-CHERURY	MAIRIE		05:32	05:58	06:11	06:31	06:43	06:57	07:08	07:33	07:50	08:03	08:08	08:24	08:27	08:49	09:45	10:43	11:43	12:25	12:25	12:28	13:25	13:29	14:25	14:30	15:36	16:30	16:33	17:26	17:30	19:16	19:20
	CHARVIEU-CHAVAGNEUX	CENTRE COMMERCIAL	H	05:37	06:03	06:16	06:36	06:49	07:03	07:14	07:39	07:55	08:08	08:13	08:30	08:33	08:54	09:50	10:46	11:48	12:30	12:30	12:33	13:30	13:34	14:30	14:35	15:41	16:36	16:39	17:32	17:36	19:21	19:25
	CHARVIEU-CHAVAGNEUX	TRANSFORMATEUR		05:41	06:07	06:20	06:40	06:53	07:07	07:18	07:43	07:59	08:12	08:17	08:34	08:37	08:58	09:54	10:52	11:52	12:34	12:34	12:37	13:34	13:38	14:34	14:39	15:45	16:40	16:43	17:37	17:40	19:25	19:29
	CHARVIEU-CHAVAGNEUX	LE PIARDAY		05:44	06:10	06:23	06:43	06:56	07:10	07:21	07:46	08:02	08:15	08:20	08:37	08:40	09:01	09:57	10:54	11:54	12:36	12:36	12:39	13:36	13:40	14:36	14:41	15:48	16:43	16:46	17:40	17:43	19:28	19:32
	JANNEYRIAS	PLACE DE TASSIGNY	H	05:48	06:14	06:27	06:47	07:00	07:14	07:25	07:50	08:06	08:19	08:24	08:41	08:44	09:05	10:01	10:59	11:59	12:41	12:41	12:44	13:41	13:45	14:41	14:46	15:52	16:48	16:51	17:44	17:48	19:32	19:36
RH	MEYZIEU	MEYZIEU ZI TRAM	05:58	06:24	06:37	06:57	07:11	07:25	07:36	08:01	08:17	08:30	08:35	08:52	08:55	09:16	10:11	11:08	12:08	12:50	12:50	12:53	13:50	13:54	14:50	14:55	16:02	17:00	17:03	17:55	18:00	19:42	19:46	

1 Ce service circule uniquement en période scolaire.

2 Ce service ne circule pas en période scolaire.

3 Ce service circule uniquement le mercredi.

4 Ce service ne circule pas le mercredi.

Source : ww.transisere.fr

# 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 Châteaucreux

**Fiche AML-5-SMT** : Parcs relais

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

**Fiche NI-1** : Aménager le PEM de Bourgoin-Jallieu

**Fiche NI-2** : Aménager la gare de la Verpillière

**Fiche NI-3** : Améliorer les accès et le P+R de la gare de Saint-Quentin Fallavier

**Fiche NI-4** : Aménager le P+R de la gare de la Tour-du-Pin

**Fiche NI-5** : Conforter l'accessibilité du hub multimodal de Lyon Saint-Exupéry

**Fiche NI-6** : Réflexion pour la mise en place d'une voie réservée au covoiturage sur l'A43

**Fiche NI-7** : Aménagement de la gare de Saint-Priest

**Fiche NI-8** : Etude de la réouverture d'une halte TER à Chandieu-Toussieu

**Fiche DPA-NI1** : Etude sur les complémentarités des réseaux entre la 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

