

Cahier de bassin VAL DE SAONE







PLAN D'ACTIONS INTERMODALITÉ 2019-2021

pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise



Sommaire

1-	Le Plan d'action	ns intermodalité	2019-2021
	une démarche	partenariale	3

2 - Bassin Val de Saône :	
synthèse du diagnostic d'intermodalité	6

- 3 Bassin Val de Saône : synthèse des enjeux 14
- 4 Présentation des gares du bassin 16
- 5 Intermodalité du bassin Val de Saône : les fiches action 26

Glossaire 27

133261

Directeur de publication : Thierry KOVACS Co-directrice de la publication : Rachel HAAB-LAB Coordination publication : Amaury RUILLERE

Crédits photos : Région Auvergne - Rhône - Alpes, SYTRAL, Saint-Etienne Métropole, CAPI,

Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Nicolas_Robin SYTRAL, Pixabay,

Crédits cartes : Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne

Impression : 200 exemplaires Impression par nos soins Infographie : Karine Boissy

05/2020 - Ne pas jeter sur la voie publique



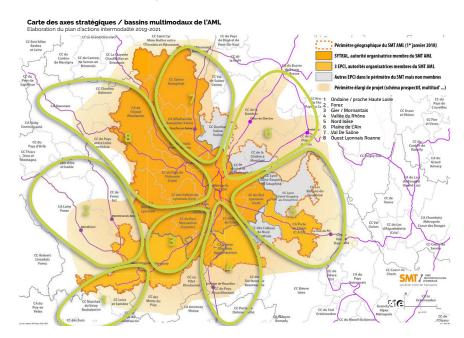
1

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)
- et/ ou actions multipartenariales
- et/ ou action à l'interface de territoires
- et/ ou action présentant un caractère d'expérimentation ou d'innovation au niveau du territoire concerné (échelle locale) ou de «l'aire métropolitaine lyonnaise»
- et/ ou 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.









Bassin Val de Saône : synthèse du diagnostic d'intermodalité

2.1 Aménagement et développement de pôles d'échanges (dont accessibilité PMR)

- Hors gares lyonnaises, la gare de Villefranche-sur-Saône, principal PEM du bassin, est une des trois gares les plus importantes du périmètre métropolitain avec Bourgoin-Jallieu et Vienne. Elle devrait accueillir des voyageurs supplémentaires au regard du développement interne du territoire et potentiellement avec le report modal lié au déclassement de l'axe routier A6/A7.
- Villefranche-sur-Saône : guichet unique pour les Cars Rhône, réseau Libellule et TER et seule gare accessible (les autres ne seront pas mises en accessibilité à l'exception de Belleville-sur-Saône en 2022).
- Enjeu de diffusion à prendre en compte notamment en direction des zones d'emploi.

2.2 Organisation des dessertes TC et caractérisation des correspondances entre TC

- L'intermodalité entre ferroviaire et réseaux TC locaux n'est pas optimale à Villefranche-sur-Saône. Les besoins concernent l'ajustement des horaires du réseau Libellule avec les cars du Rhône et TER. Les lignes TAD du réseau Libellule sont très peu utilisées en rabattement vers la gare.
- La Communauté de Communes Saône Beaujolais a mis en place une navette pour accéder à la gare de Belleville-sur-Saône (≈100 usagers/ jour).

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

- La liaison ferrée du corridor Val de Saône est très attractive du fait d'un temps de trajet inférieur à celui de la voiture, particulièrement pour la destination Part-Dieu et/ou en heures de pointe.
- En raison de la faible fiabilité de la desserte TER du corridor Val-de-Saône, on observe des rabattements privilégiés en voiture permettant ainsi de disposer d'une alternative en cas de défaillance du train



• Des parkings globalement saturés (Belleville-sur-Saône, Villefranche-sur-Saône, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Couzon-au-Mont-d'Or et Albigny-Neuville) avec des modalités d'accès / tarification différents qui peuvent influencer les choix de rabattement.

2.4 Accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges

- Présence de consigne à vélo sécurisées mais peu d'arceaux dans les gares du bassin Val de Saône.
- Dans certains cas, le stationnement vélo en consigne est payant alors que le stationnement voiture est gratuit.
- Le développement de l'usage des VAE nécessite la mise en place de stationnements sécurisés en gare et aux abords.

2.5 Accessibilité piétonne aux pôles d'échanges

- Anse : peu d'itinéraires modes actifs sécurisants pour accéder à la gare et aux écoles situées à proximité.
- Anse : Problème d'accessibilité aux quais car aucun ascenseur existant.

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

Plusieurs initiatives de plateformes de covoiturage cohabitant sur ce bassin :

- Covoiturage spontané Auto Hop : démarche animée par la Métropole de Lyon sur le Val de Saône et notamment en rabattement sur la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or.
- Autostop partagé à Anse : Une expérimentation du service « Stop connecté » a été menée par SNCF Mobilités.

2.7 Tarifications combinées ou zonales existantes dans le bassin

- Une tarification combinée «Libellule + Cars du Rhône + TCL» a été lancée en 2019.
- Pas encore d'offre T-libr M «Libellule + Cars du Rhône + TER + TCL».



Synthèse des offres de transport dans le bassin

Fréquentations (montées / descentes) des principales gares par jour en 2017 (source open data SNCF base 270) :

- · Villefranche sur/Saône = 8059 M/D
- · Belleville sur/Saône = 3216 M/D
- Anse = 1470 M/D
- · Saint-Germain Mont-d'Or = 1395 M/D
- Albigny-Neuville = 911 M/D





Analyse de l'aire de chalandise des gares du bassin Val de Saône

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 connaitre, 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.

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

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

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

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

Des chalandises et fréquentations très «étagées», Villefranche et Belleville rayonnant chacune sur environ 20 communes. L'enquête montre pourtant que plus de la moitié des voyages de la gare de Villefranche sont effectués par des habitants de la commune.

Pour Belleville, la part des habitants est un peu plus faible (45% selon l'enquête) en lien avec l'étendue plus large de l'aire de chalandise. De fait, la part modale voiture est également supérieure par rapport à Villefranche-sur-Saône. Certaines gares présentent un caractère structurant plus local, avec des aires de chalandise plus réduites (Anse, St-Georges, Quincieux).

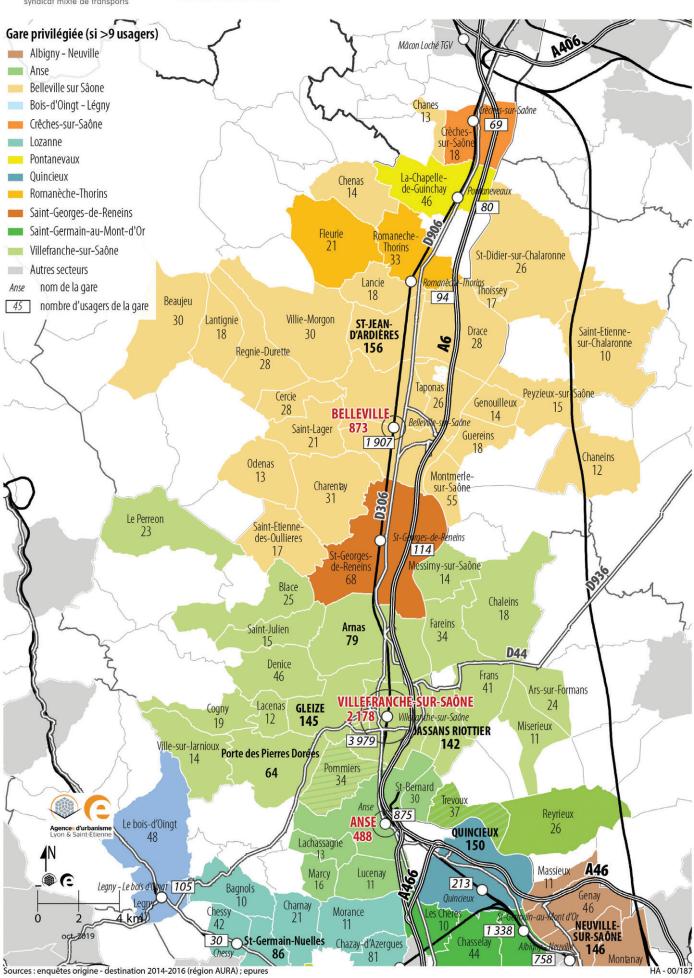
Les communes de Pommiers et Trévoux sont orientées vers deux gares.

Quelques gares au nord de Belleville présentent dans cette analyse un rayonnement limité, l'offre de Belleville étant perçue comme plus attractive par les personnes motorisées.

SATT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Gare utilisée principalement par les usagers (à la commune)

Bassin Val de Saône





Grandes tendances des aires de chalandise des gares

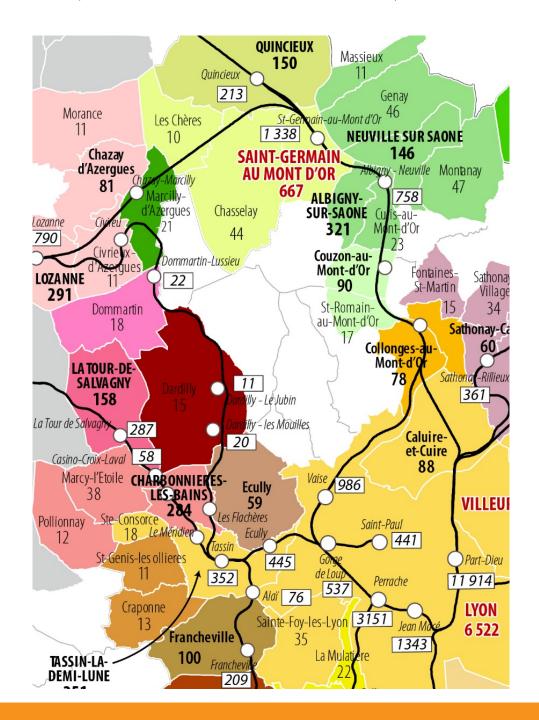
Gares rapprochées en chapelet entre Quincieux et Lyon entrainant une constellation d'aires de chalandise.

Les aires de chalandise des gares de Saint-Germain-au-Mont-d'Or (3 communes) et Albigny/Neuville (6 communes) rayonnent chacune sur une rive privilégiée de la Saône notamment grâce à leurs niveaux de services ferroviaires.

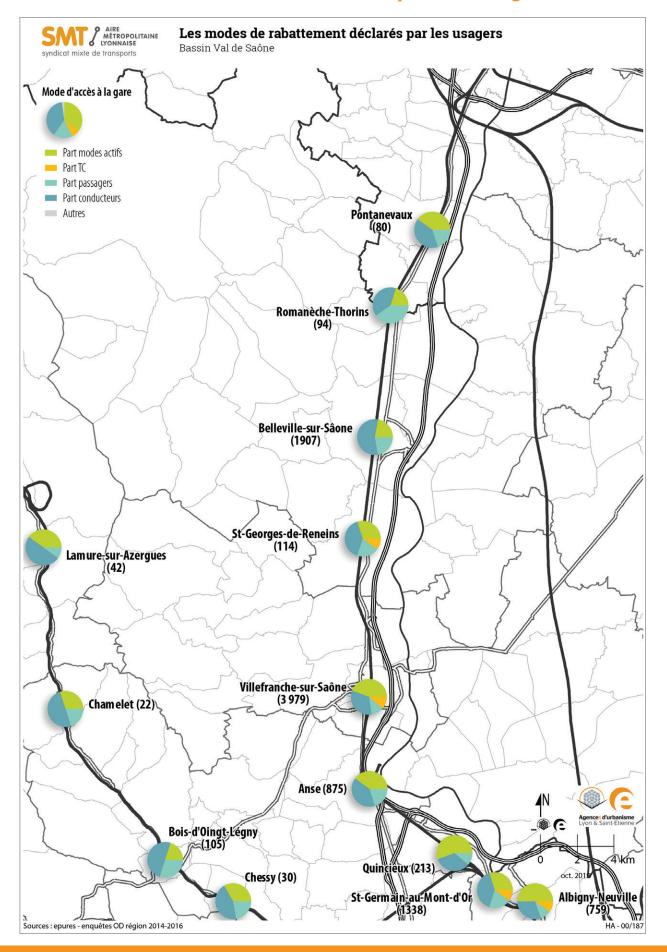
Gares très attractives notamment pour Saint-Germain avec la moitié de la fréquentation venant de la commune selon l'enquête.

Gares de Couzon-au-Mont-d'Or et Collonges-au-Mont-d'Or au rayonnement plus limité (explications multiples : proximité de Lyon, proximité des gares, topographie, coupure liée à la Saône, niveaux de services...)

Comme sur les autres bassins, plus on s'approche de Lyon, plus les aires de chalandise sont resserrées. (proximité des gares ? Plus faible part modale de la voiture ? concurrence des TC urbains ?)



Les modes de rabattement déclarés par les usagers





3

Bassin Val de Saône : synthèse des enjeux

3.1 Points clefs ressortant du diagnostic partagé

- Faciliter le dialogue entre acteurs du bassin Val-de-Saône pour coordonner les stratégies et actions en matière de conditions d'accès et/ou tarification des parcs-relais au regard de l'offre de rabattement / diffusion des TC.
- Améliorer l'intermodalité non seulement en rabattement mais aussi en diffusion en contrepointe pour des Lyonnais venant travailler dans le bassin.
- Développer le rabattement et la diffusion en modes actifs en aménageant et jalonnant des itinéraires autour des gares.
- Organiser du stationnement sécurisé pour vélo (y compris VAE) en gare et aux abords.
- Mutualiser la mise en place de systèmes de covoiturage / autostop organisés afin d'améliorer la lisibilité de l'offre pour les usagers.
- Améliorer l'accessibilité PMR dans certaines gares et lancer une réflexion sur la sécurisation des gares et aux abords, (notamment Anse).
- Améliorer la qualité de l'information voyageurs dans les gares pour faciliter l'utilisation des TC : lignes, prochains horaires, etc.

3.2 Le bassin au regard de l'aire métropolitaine

Fiabiliser l'offre ferroviaire sur ce corridor fréquenté aujourd'hui par 9 000 voyageurs/jour dans les deux sens dans l'articulation Villefranche-sur-Saône – Lyon – Vienne, au regard notamment de son potentiel de développement interne au territoire, les problématiques de congestion routière et le déclassement de l'axe A6-A7.

Optimiser l'offre TC non ferroviaire au regard de l'offre en parcs-relais.

Etudier l'intermodalité en «diffusion», c'est-à-dire sur les flux depuis le coeur de l'agglomération lyonnaise vers les principales communes du bassin Val de Saône (Belleville-sur-Saône, Villefranche-sur-Saône, Mâcon) et les échanges entre ces principales communes.

Etudier des liaisons de périphérie à périphérie en lien avec le développement et la création des ZA par des solutions adaptées aux spécificités de ces secteurs et des usagers.

3.3 Les projets et perspectives qui animent le territoire

Projet de BHNS Lyon – Trévoux sur l'emprise ferroviaire entre les gares de Lyon et Trévoux porté par les acteurs institutionnels du territoire (études en cours par la Région Auvergne-Rhône-Alpes).







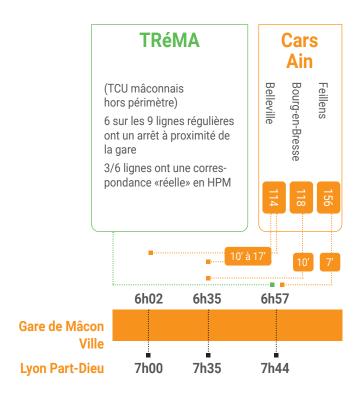




Présentation des gares du bassin

Gare de Mâcon Ville

- Nombre de réseaux TC (hors TER) : 2
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part-Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 2 Lyon Part-Dieu ; 1 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Cars Ain 3/3, TRéMA 3/9
- Analyse de coordination des offres de TC en rabattements



Sources: Multitud service 6 février 2018

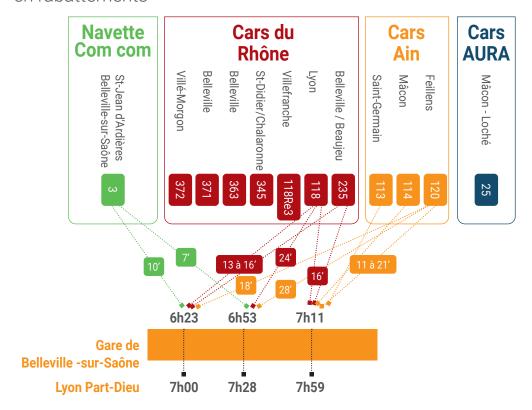
Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

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
MÂCON VILLE Grand pôle d'échanges	Toutes les 17 min 2300 M-D	3 Cars Ain 2 Cars 71 1 car AURA 6 lignes réseau urbain	30 à 70 min 25 min, 45 min ou 60 min	Correcte	Pas de données hors Région AURA	Pas de données hors Région AURA



Gare de Belleville-sur-Saône

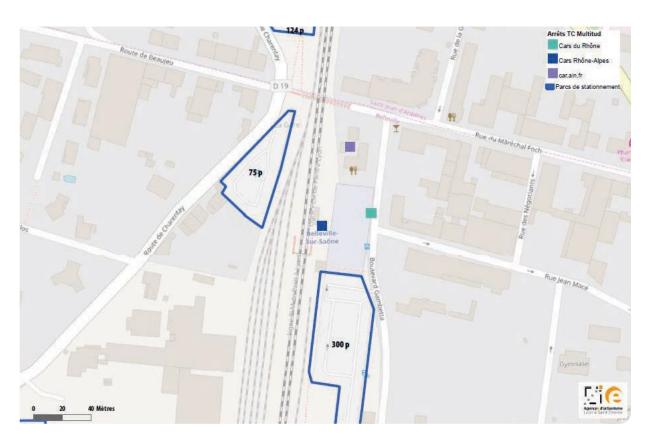
- · Nombre de réseaux TC (hors TER) : 4
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part-Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 2 Lyon Part-Dieu ; 1 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : Cars du Rhône 2/7 ; Cars Ain 3/3, Saônibus 1/1
 - 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

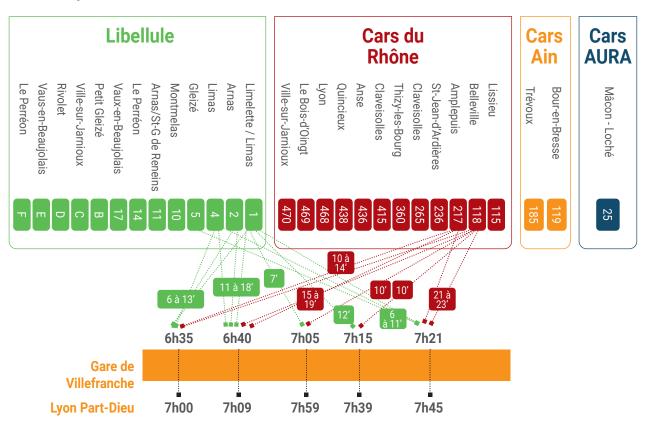
Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont.Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	•	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
BELLEVILE- SUR-SAONE Pôle de rabattement	Toutes les 17 min 3216 M-D	4 Cars Ain (dont 1 TAD) 2 Cars Rhône 1 car AURA 1 navette	Variable, au mieux 40 min 20 min à 60 min Horaires TGV Mâcon Loché	Correcte	250 + 500 = 750 gratuites Débordement (> 100%)	Consigne collective de 48 vélos Aménagement SDA Ad'AP prioritaires 2019 2021





Gare de Villefranche-sur-Saône

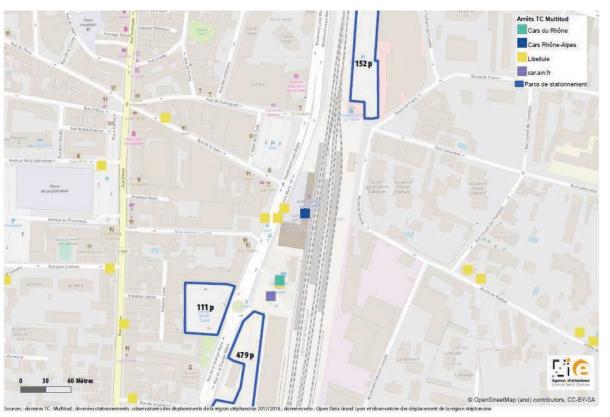
- · Nombre de réseaux TC (hors TER) : 4
- Nombre de trains/ cars permettant un accès à Lyon (Part-Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 2 Part-Dieu ; 3 Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle :
- Libellule 4/13;
- Cars du Rhône 2/12;
- Cars Ain 0/2;
- 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

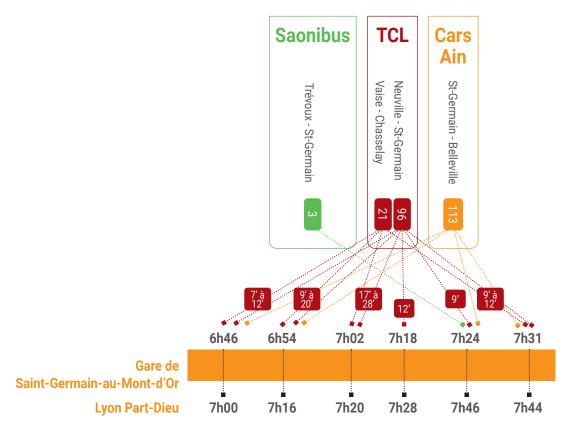
Pôle et type	Train • Fré. Moy. en HPM • Mont.Desc. par jour	Nb lignes TC en rabattements	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
VILLEFRANCHE SUR-SAÔNE Pôle urbain intermédiaire	11 min 8059 MD	14 cars Rhône 2 cars Ain 13 lignes réseau Libellule 1 car AURA	Au mieux 20 min Au mieux 45 min Environ 15 min Horaires TGV Macon Loché	Améliorée depuis 2014	750 places gratuites + X payantes (attente information de CCVBS) Complet à 100%	Consigne collective de 96 vélos Aménagmt SDA Ad'AP prioritaires 2019 2021





Gare de Saint-Germain-au-Mont-D'or

- Nombre de réseaux TC (hors TER): 3
- Nombre de trains/cars permettant un accès à Lyon (Part-Dieu et Perrache) entre 7h00 et 8h00 : 2 Lyon Part-Dieu ; 4 Lyon Perrache
- Nombre de lignes par réseau TC permettant au moins une correspondance réelle : TCL 2/2, Saonibus 1/1, Car Ain 1/1
- 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	Fréquence de ces lignes en HPM	Qualité intermodalité TC-Train	P+R • Nb de places • Occupation	Accès vélo covoiturage, autopartage, PMR
SAINT- GERMAIN- AU-MONT- D'OR Pôle de rabattement	9 min 1395 MD	2 lignes réseau TCL 1 ligne Saonibus 1 car 69 et 1 car 01	Au mieux 30 min Arrêt à plus de 150 m	Correcte	320 Débordement 100%	Gare desservie par Auto Hop, dispositif de covoiturage spontané de proximité Vélo: box individuels et arceaux

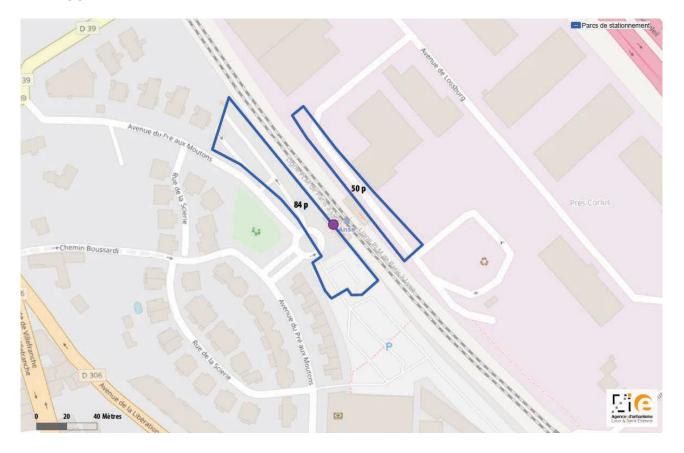




Gare de Anse

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
ANSE Gare de proximité	17 min 1470 MD	3 cars 69, plutôt complémentaires au TER 2 lignes Saônibus	30 min 30 min	Faible	134 places Complet ou débordement (> 100%)	Vélo: box individuels et arceaux Selon le SDA Ad'AP, pas d'obligation d'accessibilité



| Gare de Albigny - Neuville

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
ALBIGNY- NEUVILLE Gare de proximité	17 min 911 MD	1 cars Ain 2 lignes TCL	15 min	Faible	190 places Complet 100%	Consigne collective de 48 vélos Desservie par Auto Hop (covoiturage)





5

Intermodalité du bassin Val de Saône : 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 VS-1: Etude sur l'optimisation des liaisons TC avec la gare

de Villefranche-sur-Saône

Fiche VS-2: Développement de la gare d'Anse

Fiche VS-3: Création d'un titre T-libr avec les réseaux TER, Libellule,

Cars du Rhône et TCL

Fiche VS-4 : Création d'un parc-relais à Saint-Germain-au-Mont-D'or

Fiche VS-5: Agrandissement du parking et aménagement des abords

de la gare de Saint-Georges-de-Reneins

Fiche OLR-VS-1: Aménagement du PEM de l'échangeur routier

de la Garde

Fiche VS-VR-GM1 : Voie de circulation réservée au covoiturage

sur l'axe A6 - A7

Glossaire

AO : Autorités organisatrices AURA : Auvergne-Rhône-Alpes

BUCOPA: Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain

CA3B: Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse CAVBS: La communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône

CCMP : Communauté de communes de Miribel et du Plateau
CCPA : Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

CEREMA: Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CPER: Contrat de plan État-Région

COPLER: Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône

CCVG: Communauté de Communes de la Vallée du Garon

DSP: Délégation de service public

EPASE: Établissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne **EPCI**: Établissement public de coopération intercommunale

HPM: Heure de pointe du matin

IFSTTAR: Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

PAI: Plan d'Actions Intermodalité 2019-2020 pour l'aire métropolitaine lyonnaise

PDIE: Plan de déplacement inter-établissements

PEM : Pôle d'échange multimodal PMR : Personne à mobilité réduite

PNR: Parc Naturel régional

P+R: Parc relais

SAEIV: Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs

SCOT: Schéma de cohérence territoriale

SD'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée SMT AML : Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise

SPL: Société publique locale

STAS : Société de transports de l'agglomération stéphanoise, également dénomination commerciale du réseau de Saint-Etienne Métropole

SYTRAL: Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

TAD: Transport à la demande

TCNU: Transport collectif non-urbain
TER: Transport express régional

TGV: Train à grande vitesse®
TCU: Transport collectif urbain

TIL: Transports interurbains de la Loire

VAE: Vélo à assistance électrique
VPC: Véhicule particulier conducteur
VPP: Véhicule particulier passager
ZAC: Zone d'aménagement concerté





Contact

Pour toute question relative aux fiches actions du PAI, veuillez contacter :

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





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

Nos membres











