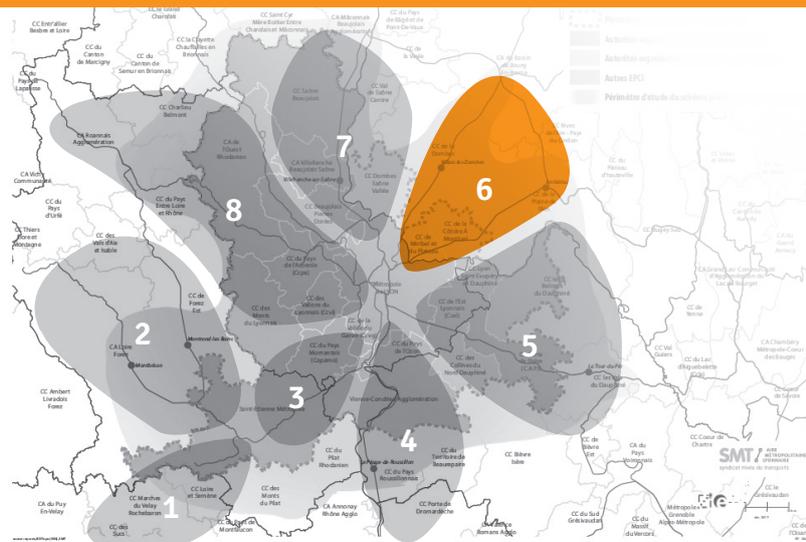
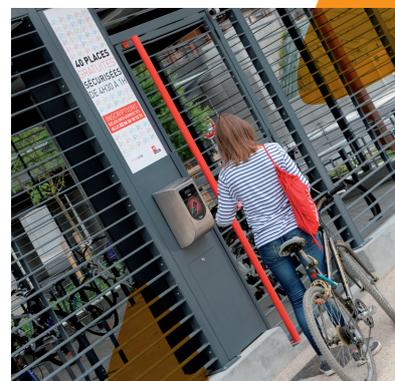


# Cahier de bassin 2020



6



**DOMBES - CÔTIÈRE -**

**PLAINE DE L'AIN**



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



**Thierry Kovacs**  
Président du SMT AML  
Conseiller Régional

# / Édito



Acteur de la coordination des offres de transports sur l'aire métropolitaine lyonnaise depuis plus de 7 ans, le SMT AML, est une instance partenariale qui est aujourd'hui solidement ancrée sur un territoire caractérisé par deux grandes métropoles et un système de corridors autour de ces pôles. À la charnière institutionnelle entre l'échelon régional et intercommunal, les compétences et les missions du SMT AML ont fortement évolué au cours des dernières années. D'une part, en raison d'une évolution législative accordant davantage de compétences aux syndicats mixtes de transports (Loi d'Orientation des Mobilités), mais aussi grâce à la démarche proactive des membres du SMT AML, conscients de l'importance de l'intermodalité des modes de transports dans la coopération territoriale.

Parmi ses nombreuses activités, le SMT AML a initié, début 2018, l'élaboration du Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019-2021. L'objectif premier du PAI 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. Réunissant 46 Communautés de Communes et Communautés d'Agglomération, Saint-Etienne Métropole et la Métropole de Lyon et les acteurs de la mobilité, le PAI a permis de mettre en lumière 8 bassins de mobilité cohérents et trans-institutionnels, sur un territoire regroupant plus de 2,5 millions d'habitants.

8 cahiers de bassin composent ainsi le PAI. Ces cahiers sont mis à jour annuellement et participent à l'actualisation des connaissances des données et enjeux en matière de mobilité. Ils visent à simplifier les déplacements des usagers en favorisant la complémentarité des modes de transports (train, voiture, marche, vélo, covoiturage, etc) au plus près des besoins des territoires, et en intégrant pleinement les problématiques environnementales et économiques liées au transport de personnes.

Avec 117 gares, 900 trains quotidiens, 272 lignes urbaines ou encore 16 000 places de stationnement en parcs relais, la mobilité est un enjeu fondamental pour l'aire métropolitaine Lyon-Saint Etienne. Ces 8 cahiers de bassin 2020 contribuent à faire émerger une vision partagée par l'ensemble des acteurs publics et privés sur la mobilité quotidienne des 2,5 millions d'habitants de ce territoire. Ils reflètent également l'interdépendance des territoires en matière de développement et de déplacement.

C'est une évidence, la mobilité doit se penser à l'échelle d'un bassin de vie et outrepasser les frontières institutionnelles pour mettre en œuvre des politiques d'intérêt collectif, en accord avec la transition énergétique des territoires et au profit des déplacements quotidiens de nos concitoyens. Une approche qui est aujourd'hui au cœur des missions et des orientations du SMT AML .



# / Sommaire

**DOMBES - PLAINE DE L'AIN**



—○ **P. 4 > 10**  
**Présentation**

**A.1** —○ **P. 4 > 5**  
Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le **SMT AML**

**A.2** —○ **P. 6 > 10**  
Présentation et enjeux du PAI



**Fiches Action**  
—○ **P. 78**



—○ **P. 11 > 33**  
**Le Bassin Dombes - Plaine de l'Ain**

**B.1** —○ **P. 12 > 17**  
**Caractéristiques** du territoire

**B.2** —○ **P. 18 > 21**  
**Diagnostic d'intermodalité**

**B.3** —○ **P. 22 > 31**  
**Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement**

**B.4** —○ **P. 32 > 33**  
**Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire**



**Glossaire & Crédits**  
—○ **P. 79**



—○ **P. 36 > 77**  
**Les Gares**

**Ambérieu-en-Bugey**  
**P. 30 > 33**

**Beynost**  
**P. 34 > 37**

**Bourg-en-Bresse**  
**P. 46 > 49**

**Les Échets**  
**P. 46 > 49**

**Lyon Jean Macé**  
**P. 46 > 49**

**Méximieux-Pérouges**  
**P. 42 > 45**

**Miribel**  
**P. 46 > 49**

**Montluel**  
**P. 46 > 49**

**Sathonay-Rillieux**  
**P. 46 > 49**

**Villars-les-Dombes**  
**P. 46 > 49**

**A**

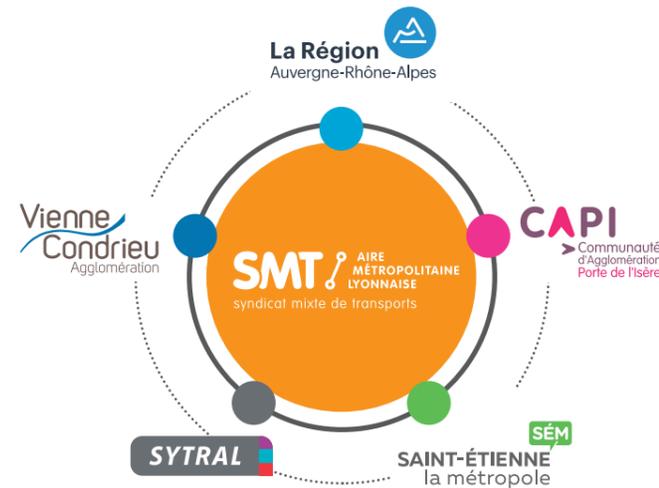
# / Présentation

## / Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le SMT AML

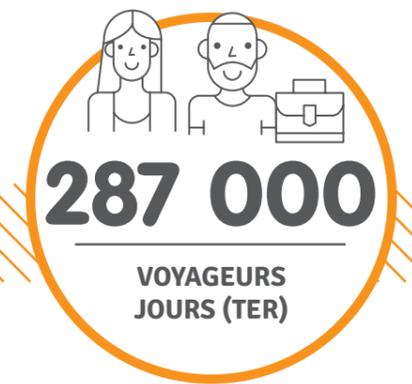
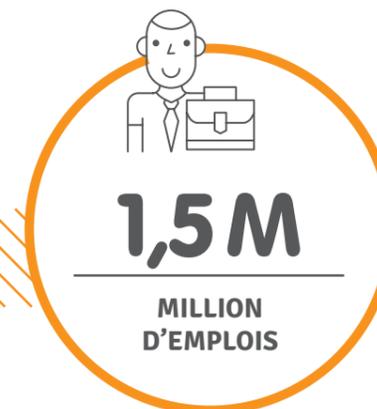
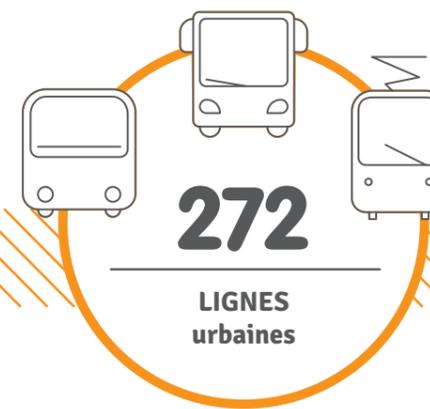
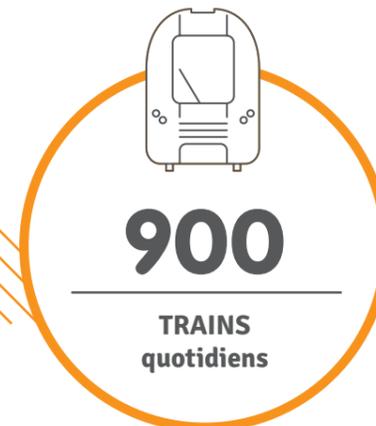
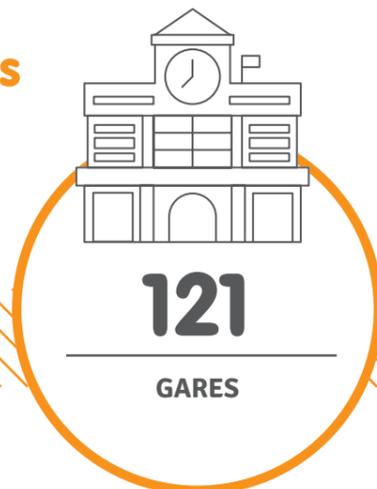
**A.1**

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

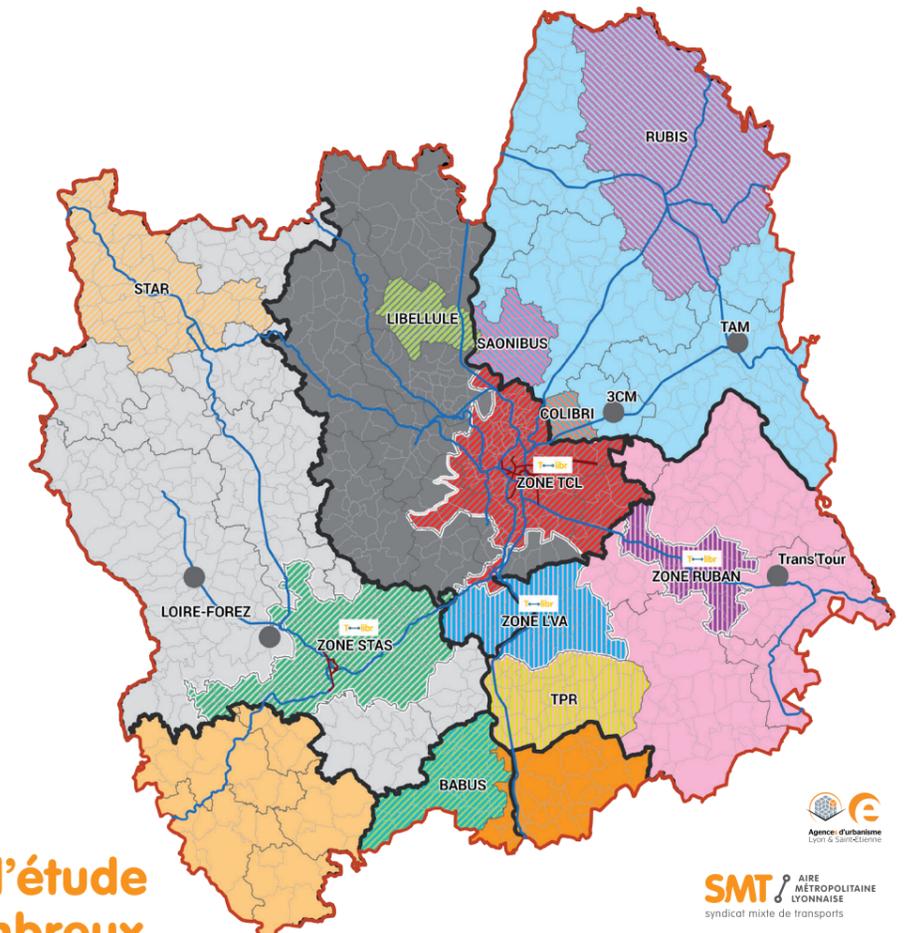
Le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) a été créé le **24 janvier 2013** selon les principes définis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Composé de **5 AOM**, il participe à la coordination des offres de mobilité de ses membres en proposant des services innovants et durables qui puissent être une alternative à l'autosolisme dans les déplacements du quotidien.



### / Le PAI en chiffres



- Réseaux de transports collectifs
- Transports collectifs urbain
- TCL
  - STAS
  - L'VA
  - RUBAN
  - LIBELLULE
  - SAONIBUS
  - COLIBRI
  - STAR
  - RUBIS
  - BABUS
  - TPR BIEVRE et RHÔNE (1)
  - Méto ou tram
  - Ligne ou réseau local
- Réseau ferré et cars interurbains
- Réseau TER ferré
  - 01 - AIN - cars.ain.fr
  - 07 - ARDÈCHE - Le Sept cars Auvergne-Rhône-Alpes
  - 26 - DRÔME - cars Auvergne-Rhône-Alpes
  - 38 - ISÈRE - Transisère
  - 42 - LOIRE TIL
  - 43 - HAUTE-LOIRE
  - 69 - RHÔNE - Les Cars du Rhône



### / Un périmètre d'étude composé de nombreux réseaux de transports collectifs

Le SMT AML a développé un **titre multimodal zonal T-libr** avec ses cinq membres. Il a pour mission de coordonner l'offre d'une vingtaine de réseaux de transports collectifs.

plus d'infos : <https://www.smtaml.fr/actions/t-libr/>



# / Présentation et enjeux du PAI

## / 8 bassins dépassant les logiques institutionnelles

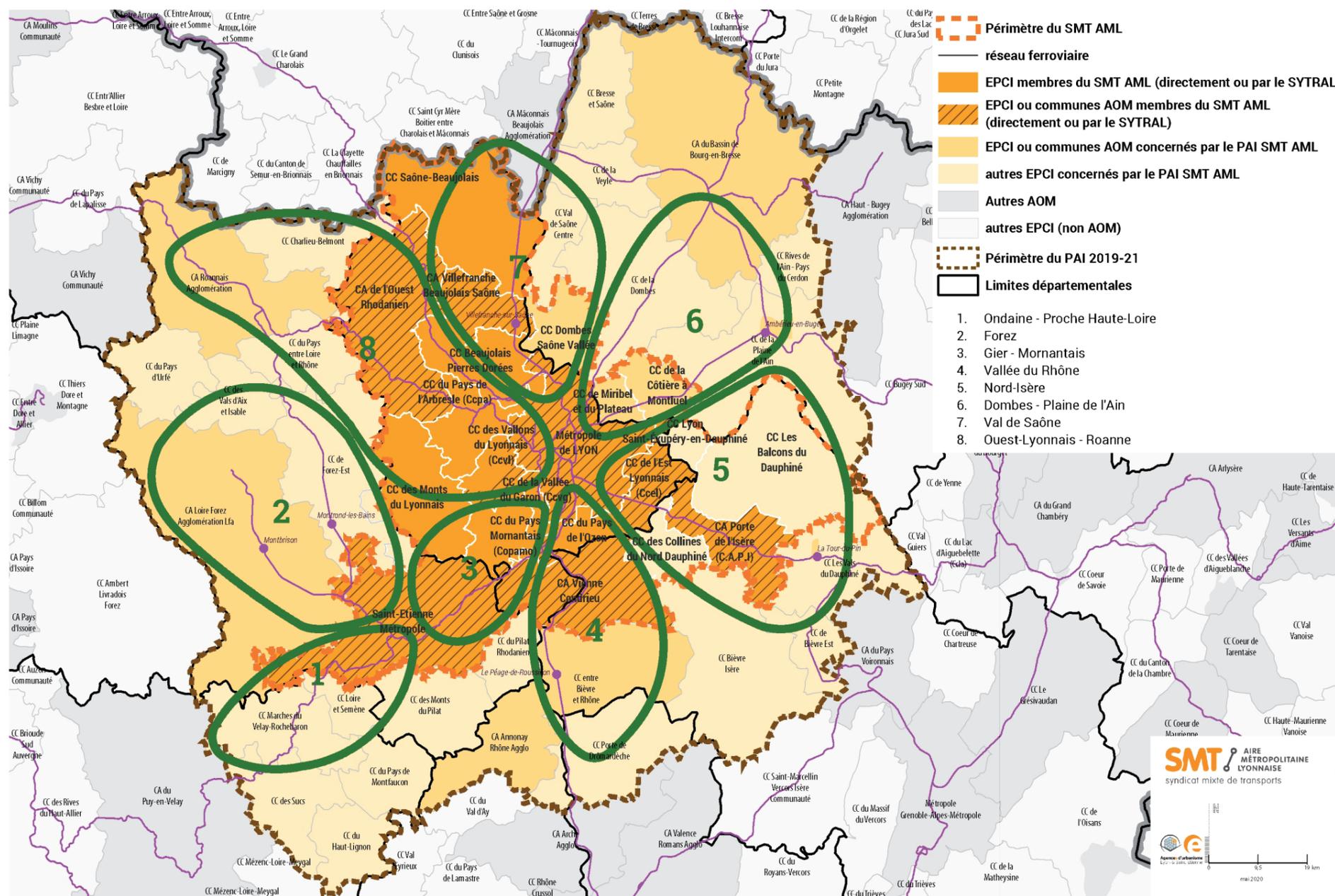
Le périmètre d'étude du SMT AML dépasse les périmètres institutionnels des **46 EPCI** et des **deux métropoles** qui le composent pour permettre de mieux prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins en mobilité des usagers dans une approche multimodale de leurs déplacements.



## / Le PAI, un plan d'actions co-élaboré avec les partenaires du SMT AML

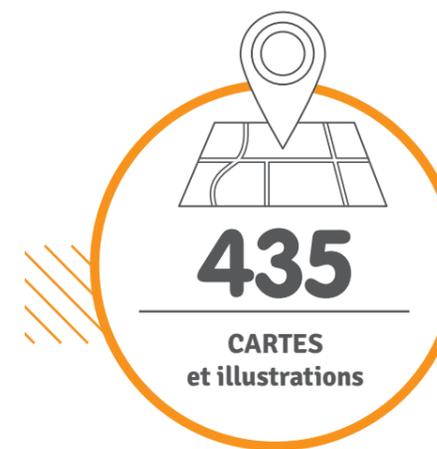
Améliorer l'intermodalité du quotidien sur l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est permettre à tous les usagers une meilleure articulation des différents modes de déplacements qu'ils emprunteront pour effectuer leurs trajets.

Initié en 2018 par le SMT AML, le Plan d'actions intermodalité de l'AML a pour objectif premier d'améliorer cette 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.

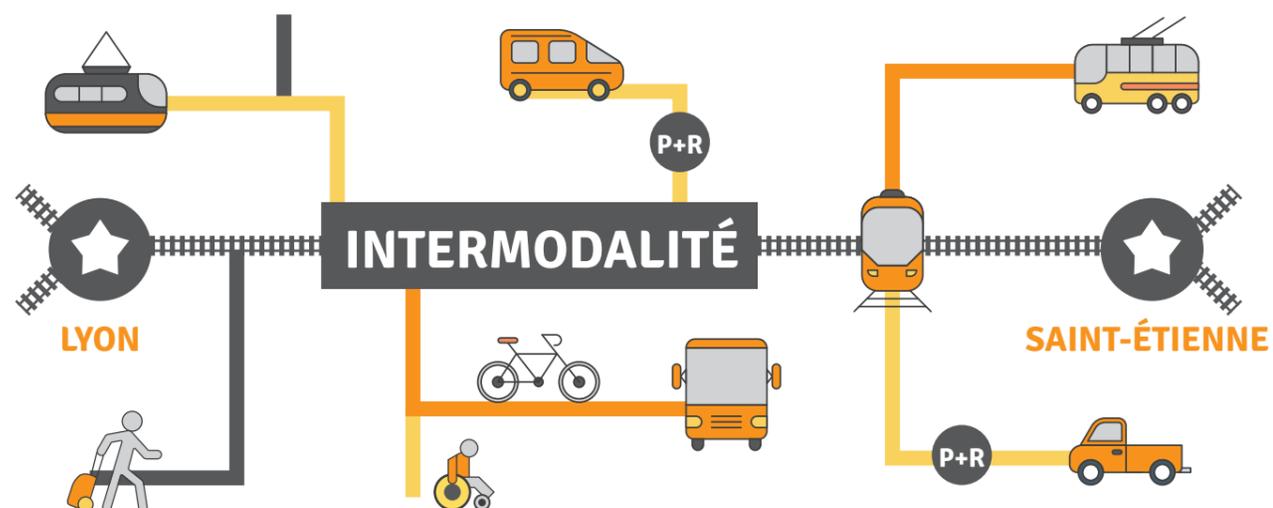


Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SMT AML et les deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne ont élaboré un **diagnostic partagé, décrivant les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire.**

Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de **plus de 250 personnes représentant 110 structures** sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.



## / L'intermodalité du quotidien dans l'AML



Les pratiques des habitants pour effectuer leur trajet au sein de l'AML témoignent du caractère intermodal de leurs déplacements.

Par intermodalité, on entend l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport intégrés dans une chaîne de déplacement. Ainsi :

- Pour 40 % des gares du PAI : la voiture est le mode d'accès majoritaire
- Les modes actifs sont majoritaires pour 20 % des gares
- Le mode TC est majoritaire pour 3 % des gares

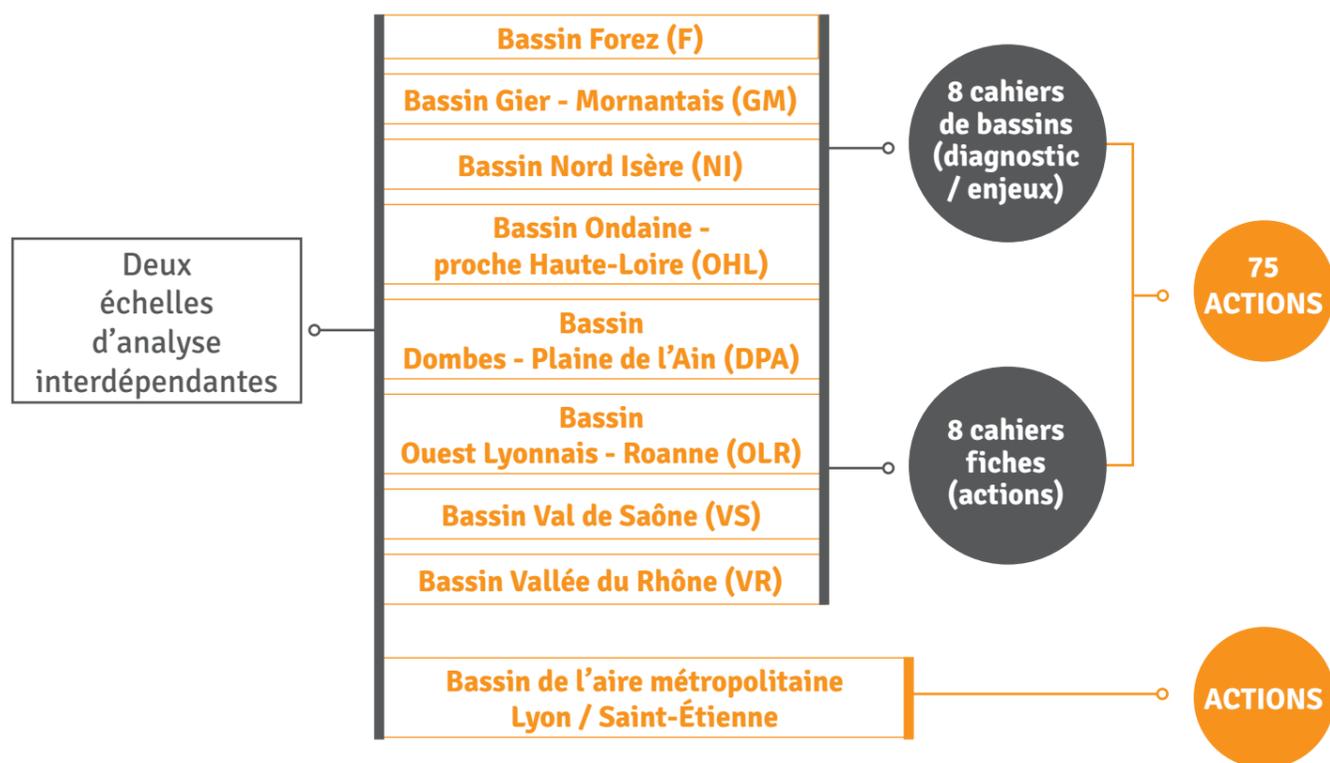
## / Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

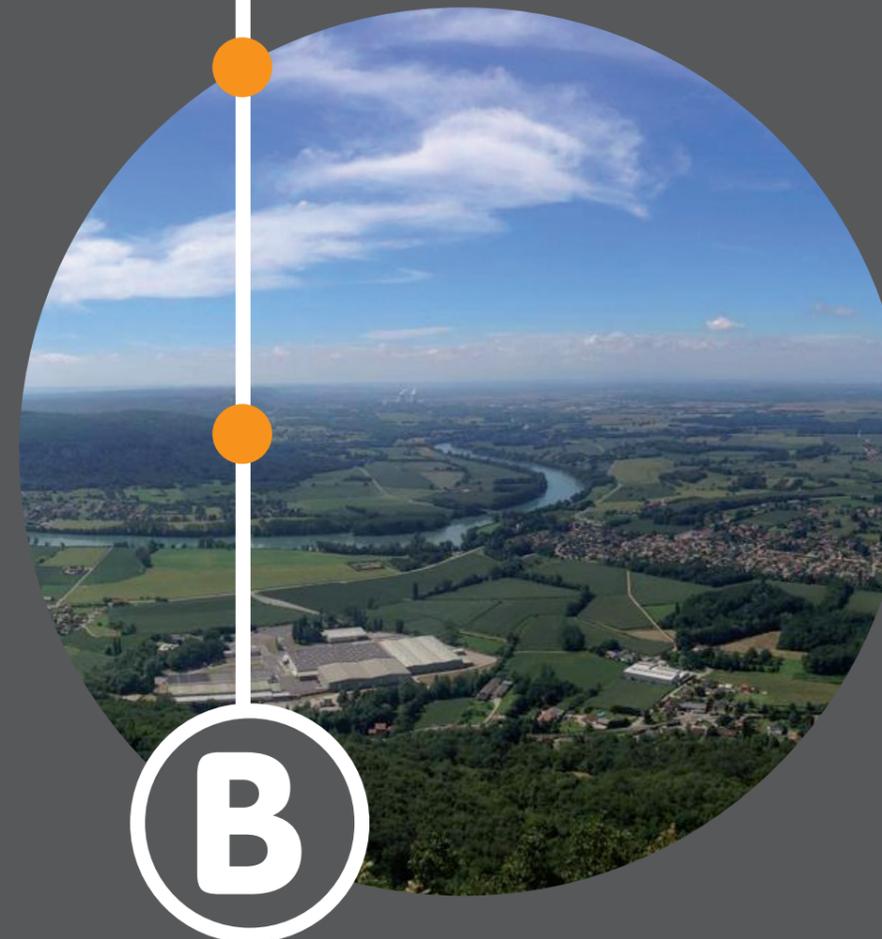
Le 9 mai 2019, 160 élus et techniciens de l'AML ont validé 75 actions ou projets menés sur le territoire du PAI. Le contenu de ces actions et leur déploiement sont précisés dans les cahiers de fiches de chaque bassin.

## / Un document décliné en 8 bassins, 16 cahiers et 75 actions multipartenariales



Certaines des 75 actions du PAI présentent des caractéristiques particulières qui témoignent de la pertinence de la démarche :

- Action de portée métropolitaine s'établissant sur l'ensemble du territoire de l'AML comme par exemple les comités de suivi des partenaires du PAI
- Actions multipartenariales sur des projets à cheval entre différents bassins (exemple : PEM de Givors-Ville)
- Action présentant un caractère d'expérimentation ou d'innovation au niveau du territoire concerné (échelle locale) ou de l'AML
- Action visant à répondre à un besoin spécifique identifié dans le diagnostic (ex. problème d'accessibilité, dégradation des consignes à vélo).



## / Le bassin

### DOMBES - PLAINE DE L'AIN

**B.1** —○ Caractéristiques du territoire —○ P. 12 > 17

**B.2** —○ Diagnostic d'intermodalité —○ P. 18 > 21

**B.3** —○ Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement —○ P. 22 > 31

**B.4** —○ Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire —○ P. 32 > 33

# / Caractéristiques du territoire

## DOMBES - PLAINE DE L'AIN

# B.1

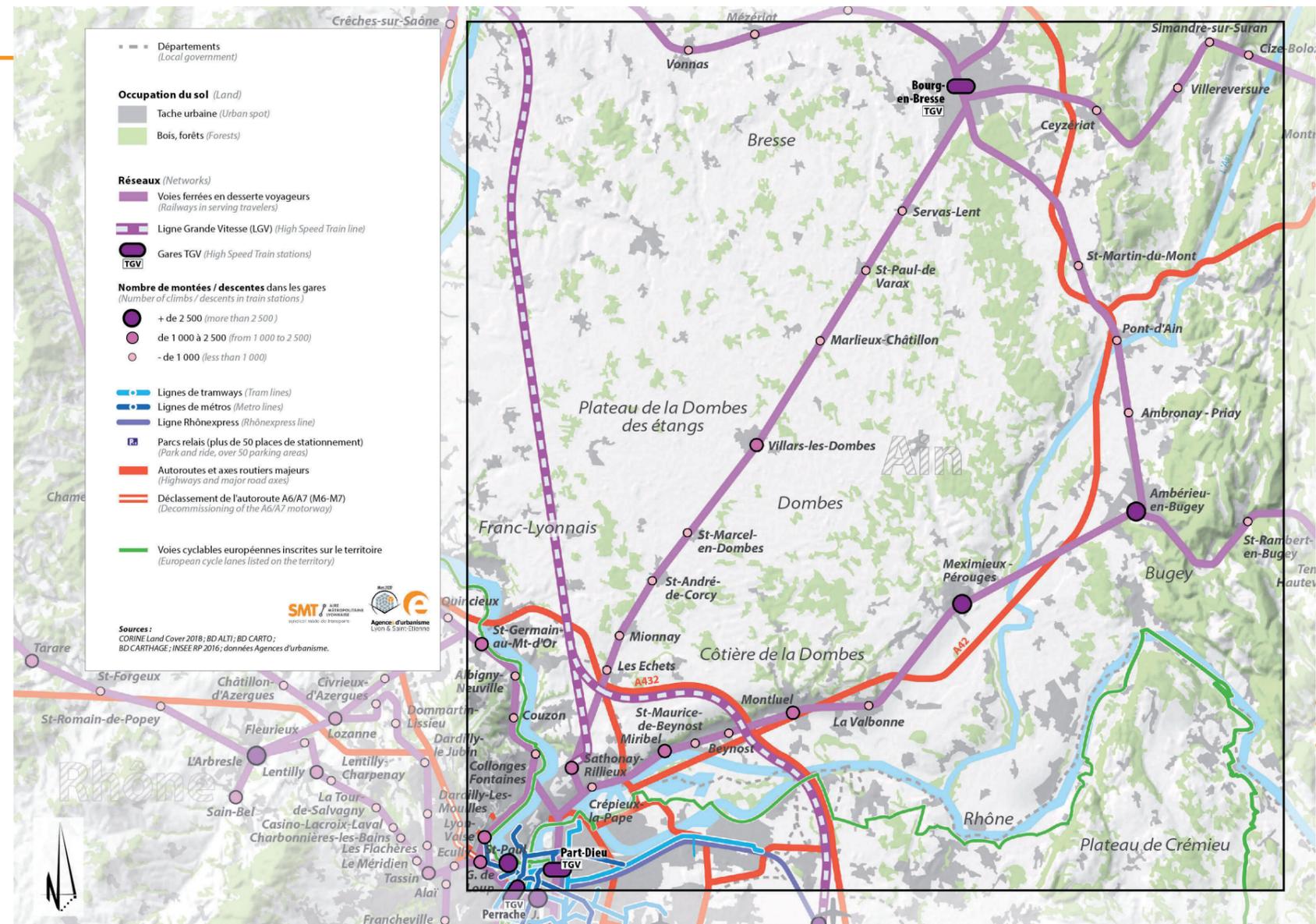
### ● Un territoire composé de deux lignes ferroviaires.

Les gares de Bourg-en-Bresse et d'Ambérieu-en-Bugey constituent deux étoiles ferroviaires qui structurent le bassin. Des correspondances TC existent dans la plupart des gares entre le TER et les différents réseaux de transports en commun (TAM, Rubis, Colibri sur la Côtière de l'Ain, navette OûRa ou encore les cars de l'Ain).

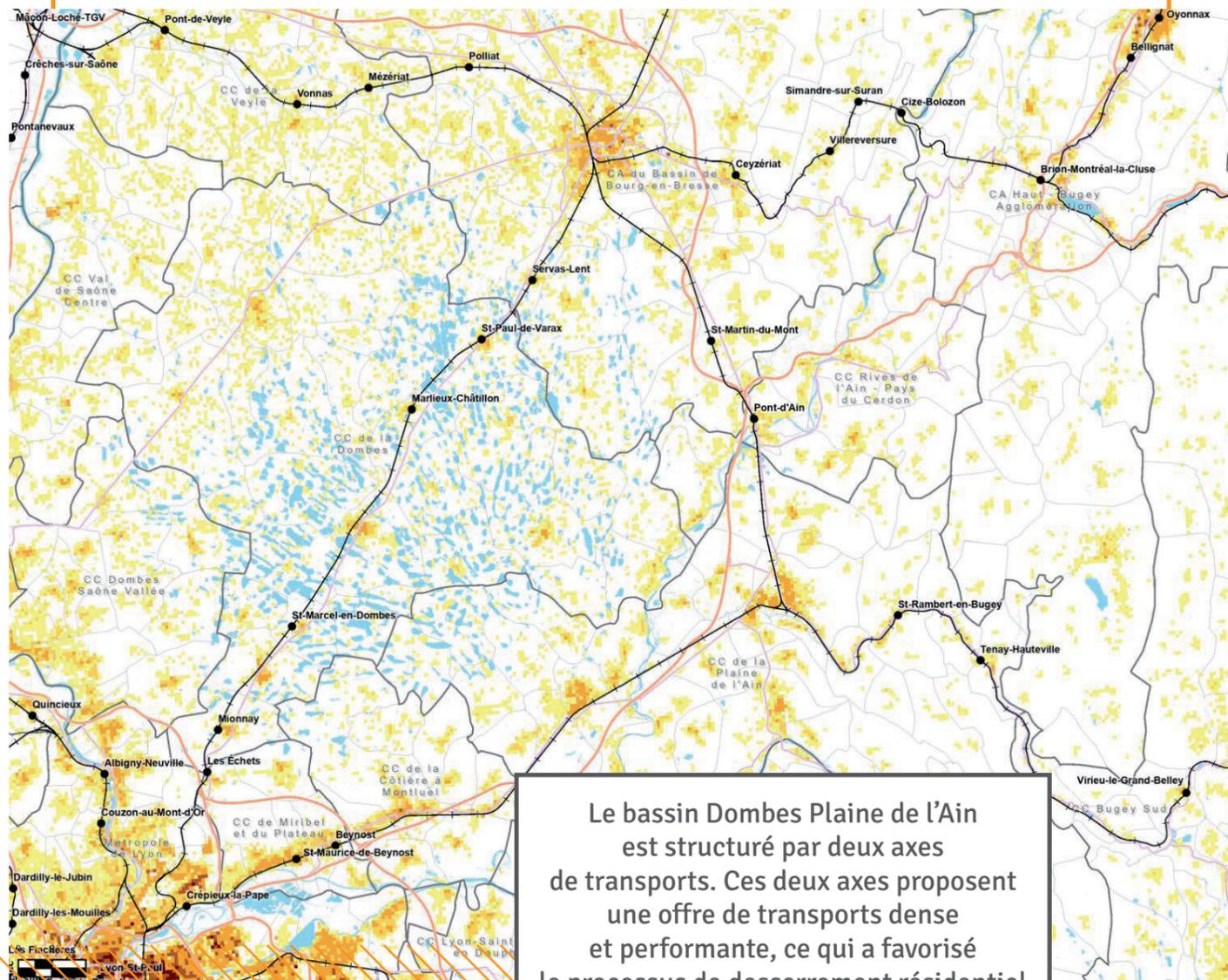
Au carrefour de plusieurs départements, le bassin Dombes - Plaine de l'Ain est très polarisé par le cœur de la métropole lyonnaise mais est également marqué par des liens avec l'est lyonnais, la Plaine Saint-Exupéry, le Nord Isère (depuis la côtière de la Dombes), ainsi qu'avec le Val de Saône (depuis l'ouest du plateau de la Dombes).

Le bassin se compose de **deux lignes ferroviaires** :

- Une ligne principale Lyon–Ambérieu en Bugey qui se sépare ensuite vers Bourg-en-Bresse et le Jura au nord;
- Une ligne à l'Est vers Culoz, Aix-les-Bains et Genève.



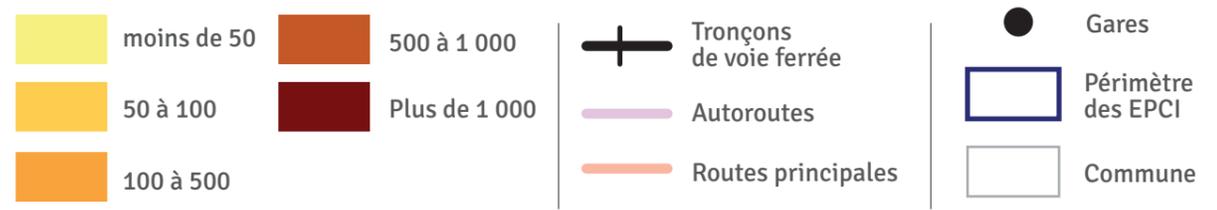
## / Densité de population



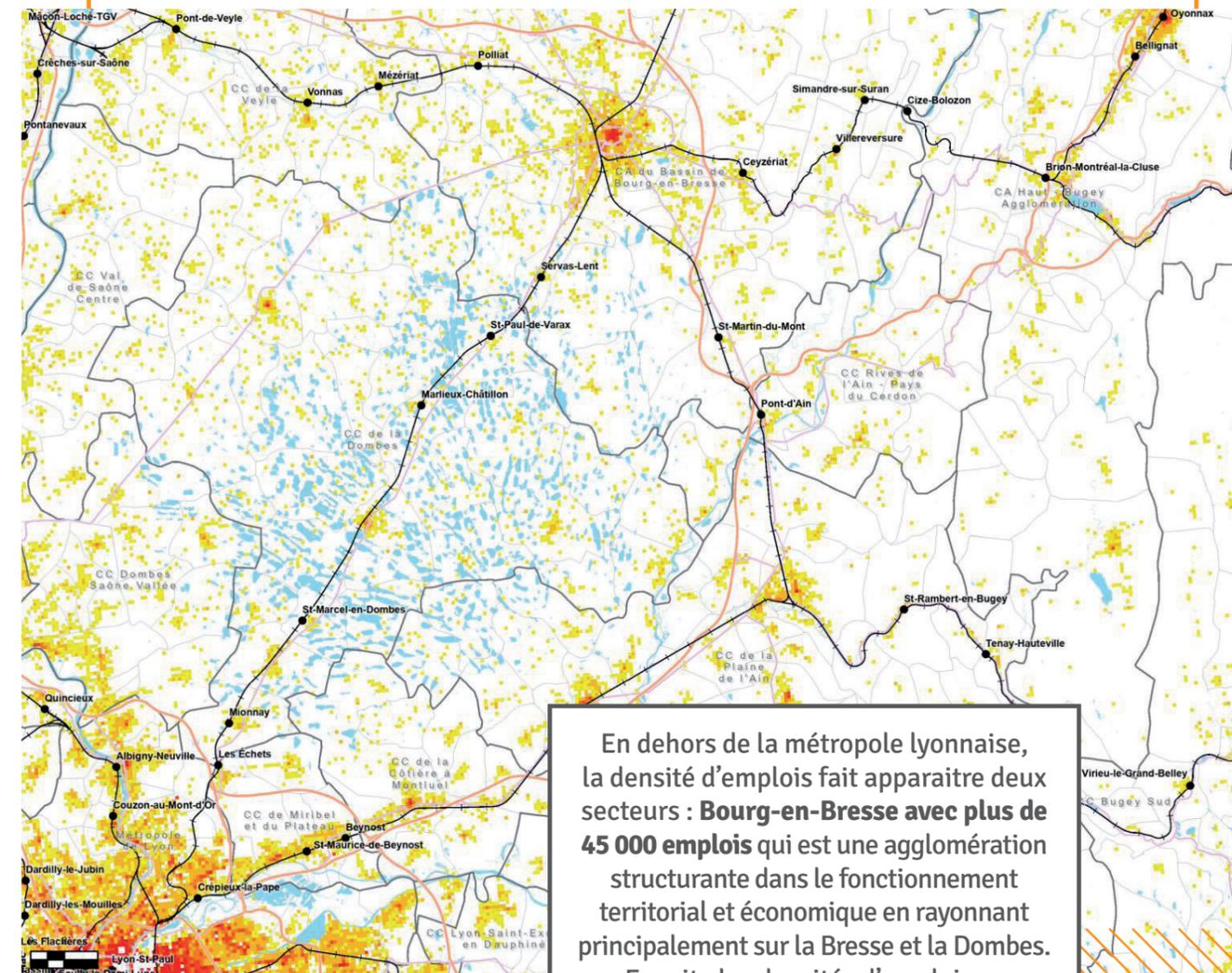
Le bassin Dombes Plaine de l'Ain est structuré par deux axes de transports. Ces deux axes proposent une offre de transports dense et performante, ce qui a favorisé le processus de desserrement résidentiel de Lyon. Il en résulte un processus d'étalement urbain important le long d'un axe Lyon-Ambérieu en Bugey et autour de Bourg-en-Bresse.



Population par carreau de 200m issue de Filosofi2015



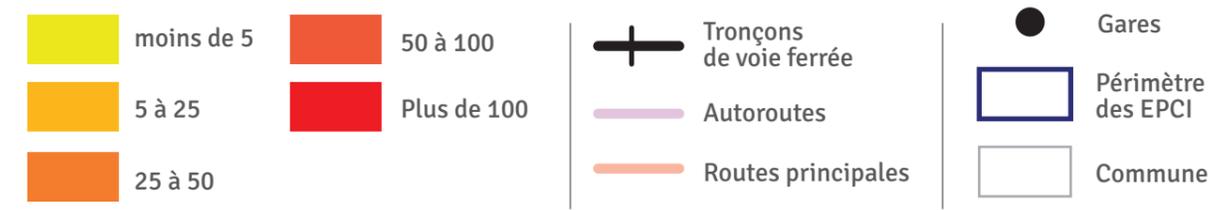
## / Densité d'emploi



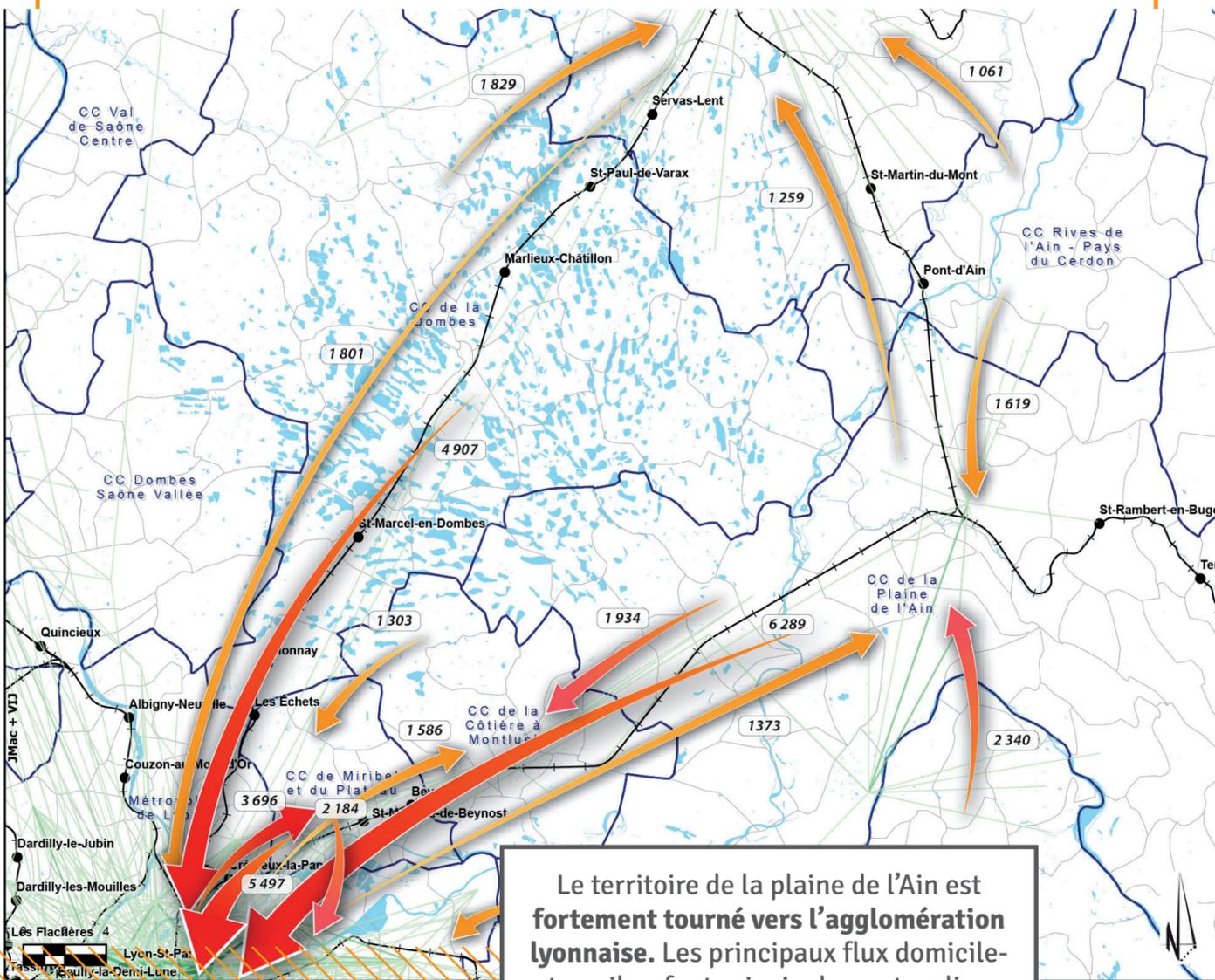
En dehors de la métropole lyonnaise, la densité d'emplois fait apparaître deux secteurs : **Bourg-en-Bresse avec plus de 45 000 emplois** qui est une agglomération structurante dans le fonctionnement territorial et économique en rayonnant principalement sur la Bresse et la Dombes. Ensuite les densités d'emplois se retrouvent fortement de Lyon à Montluel et de manière moins continue plus à l'est sur l'axe vers Meximieux et Ambérieu-en-Bugey.



Emplois par carreau de 200m issus de Sirene 2019



## / Trajets domicile / travail

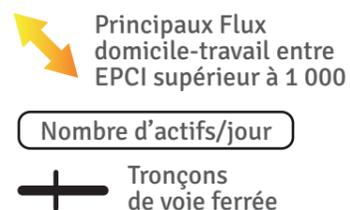


Le territoire de la plaine de l'Ain est fortement tourné vers l'agglomération lyonnaise. Les principaux flux domicile-travail se font principalement en lien avec la Métropole de Lyon. Les relations avec le reste du bassin de l'Ain (la Bresse, La Dombes, le Bugey) sont plus faibles.



Trajet domicile travail issu du recensement de la population 2016

**TRAJETS**



**DOMBES - PLAINE DE L'AIN**

# / Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

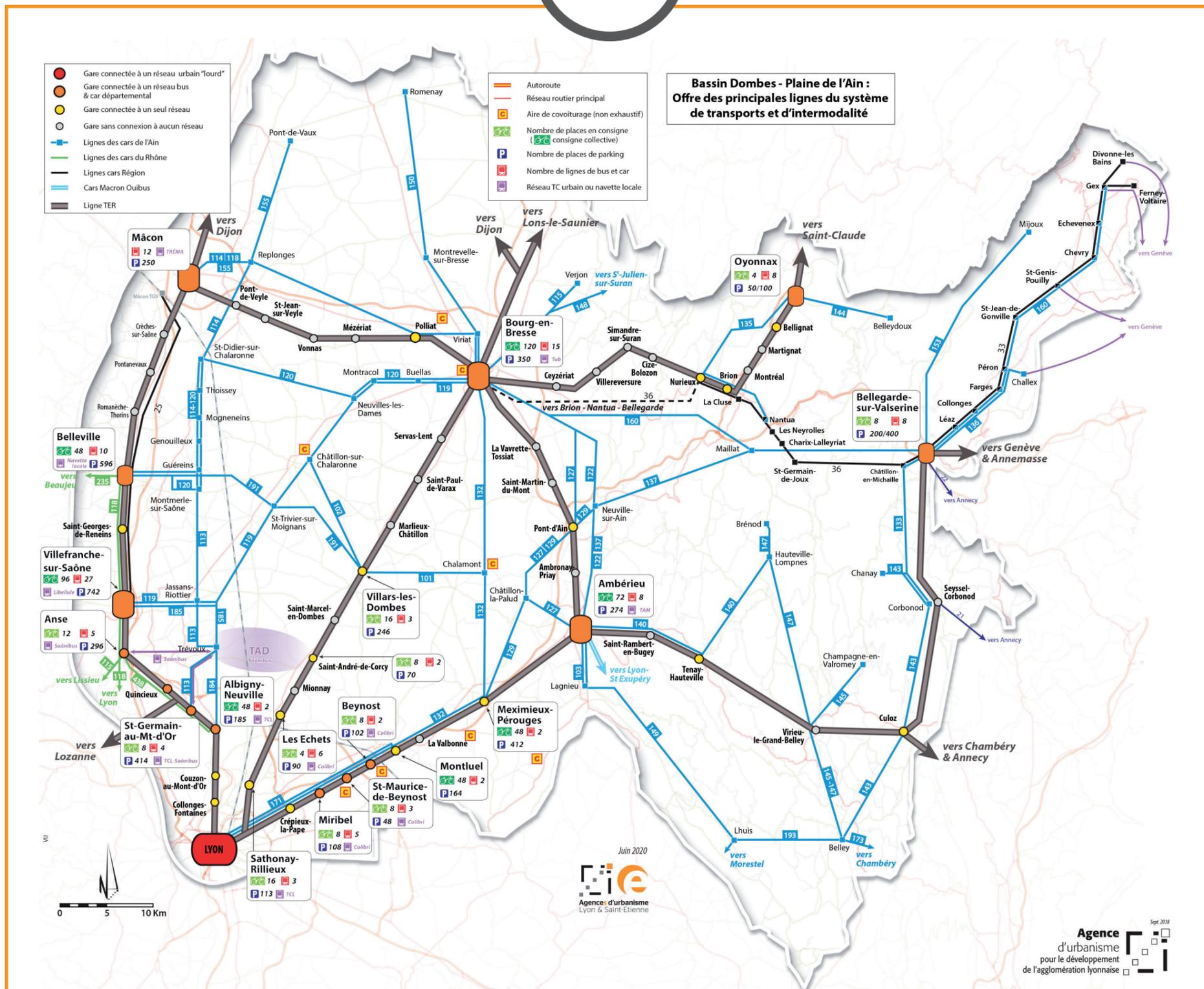
## / Offres principales de transport et d'intermodalité

L'intermodalité du bassin est particulièrement bonne en gare d'Ambérieu-en-Bugey et en gare de Bourg-en-Bresse entre les services TER, cars de l'Ain et les services urbains.

A l'axe ferroviaire Lyon Ambérieu-en-Bugey s'ajoutent des services interurbains de cabotage qui permettent des rabattements sur les gares les mieux desservies.

La Dombes est structurée par la ligne TER Lyon / Bourg-en-Bresse qui est moins attractive avec des niveaux de services moins importants. Le rabattement sur le réseau ferroviaire se fait uniquement à la gare de Villars-les-Dombes.

# B.2



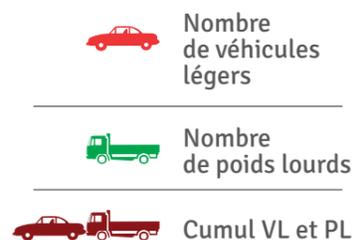
## Fréquentation du réseau routier

Le bassin est marqué par des trafics importants le long de l'axe Lyon-Ambérieu-Bourg-en-Bresse le long de l'A42 qui offre une accessibilité routière très performante à la métropole lyonnaise. **Un axe routier qui connaît une forte augmentation de son trafic** puisque entre 2010 et 2015, l'A42 a vu son nombre de véhicules augmenter de 9,6 % avec plus de 56 800 VL et PL par jour (2015)

Les trafics locaux, d'échanges vers la métropole lyonnaise et de transit s'y additionnent. Le secteur est marqué par le croisement de plusieurs axes autoroutiers à l'approche de la métropole souvent **congestionnés aux heures de pointe** notamment entre A46 et A42.



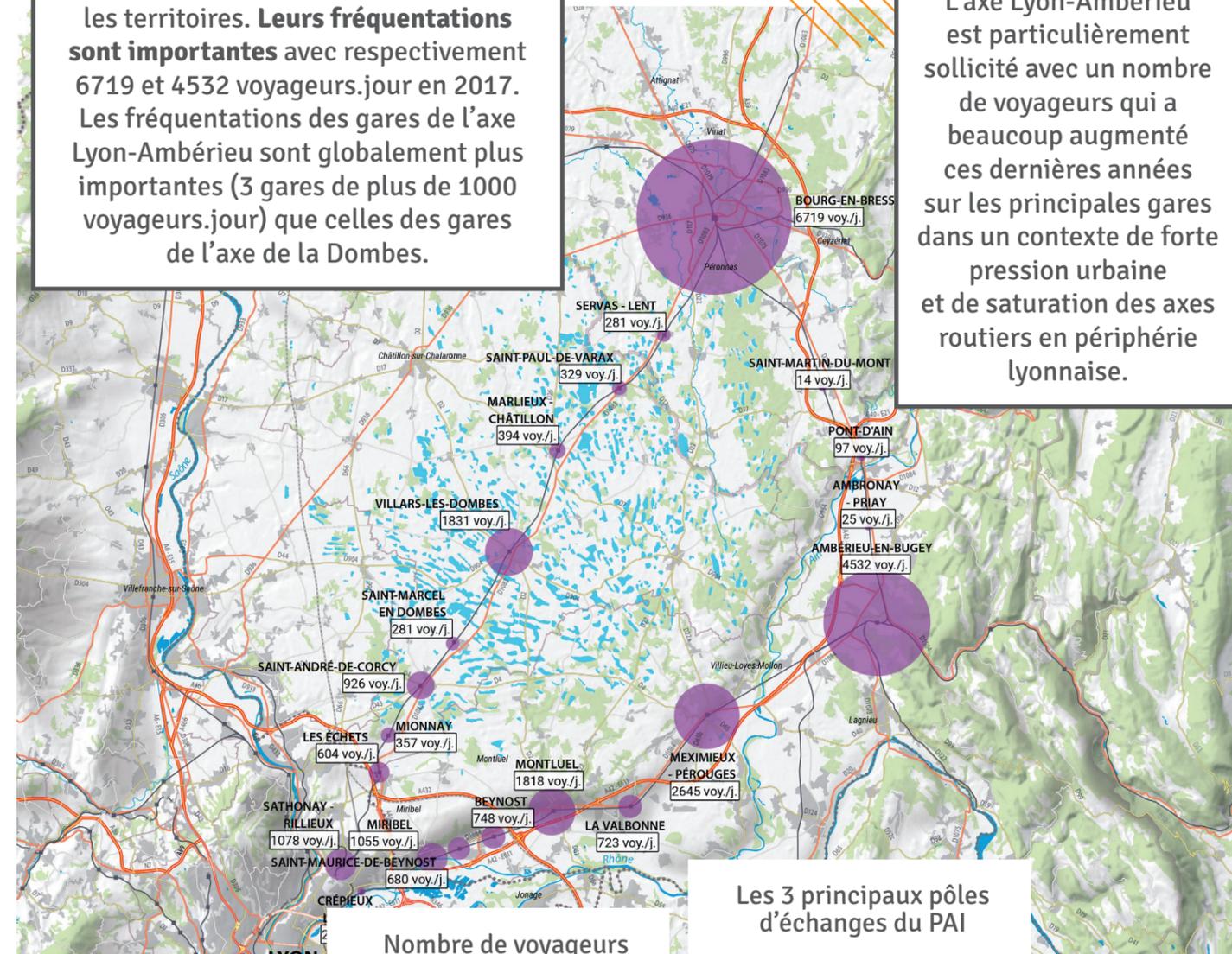
### Trafic routier « TMJA » le plus récent



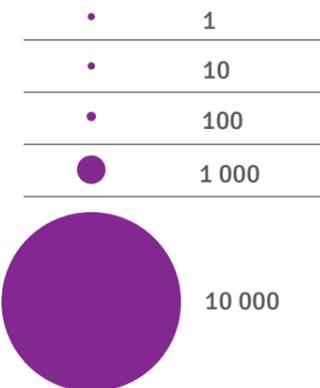
## Fréquentation du réseau ferroviaire

Les gares de Bourg-en-Bresse et d'Ambérieu-en-Bugey constituent des étoiles ferroviaires qui structurent les territoires. **Leurs fréquentations sont importantes** avec respectivement 6719 et 4532 voyageurs.jour en 2017. Les fréquentations des gares de l'axe Lyon-Ambérieu sont globalement plus importantes (3 gares de plus de 1000 voyageurs.jour) que celles des gares de l'axe de la Dombes.

L'axe Lyon-Ambérieu est particulièrement sollicité avec un nombre de voyageurs qui a beaucoup augmenté ces dernières années sur les principales gares dans un contexte de forte pression urbaine et de saturation des axes routiers en périphérie lyonnaise.



### Nombre de voyageurs



### Les 3 principaux pôles d'échanges du PAI

Lyon Part-Dieu

129 035 voy./jour

Lyon Perrache

21 447 voy./jour

Saint-Étienne  
Châteaueux

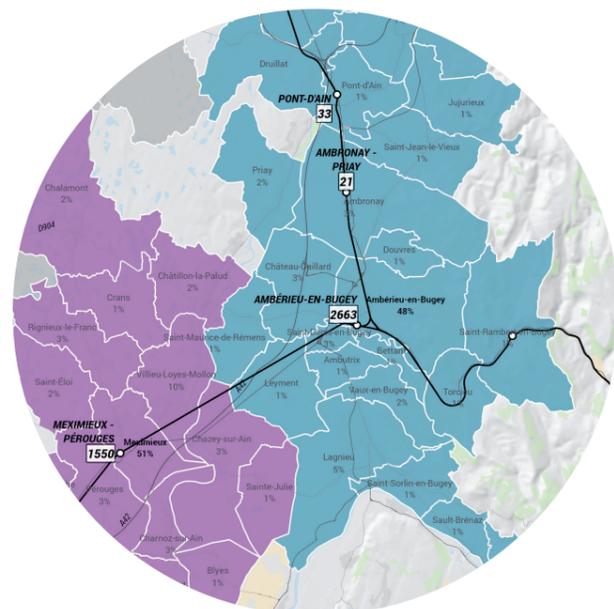
13 376 voy./jour



# / Analyse de l'aire d'influence des gares ..... et des modes de rabattement

**DOMBES - PLAINE DE L'AIN**

**B.3**



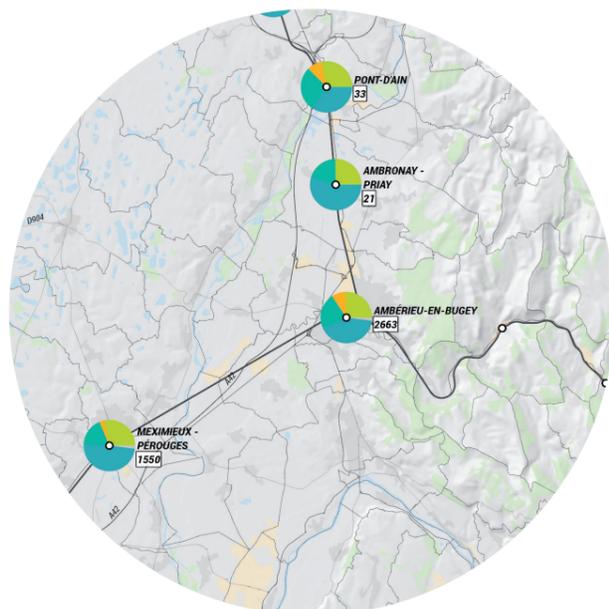
## / Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Les aires de chalandises d'Ambérieu en Bugey, de Bourg en Bresse, de Meximieux et Villars les Dombes sont les 4 plus importantes du bassin.

Elles montrent l'importance des rabattements privilégiés en direction de Lyon sur de larges périmètres.

L'aire de chalandise d'Ambérieu est extrêmement vaste, avec 25 communes. D'autres gares, plus proches de Lyon, ont un rayonnement plus limité ce qu'explique en partie la proximité des gares de ce secteur.

— P. 24 et P. 26

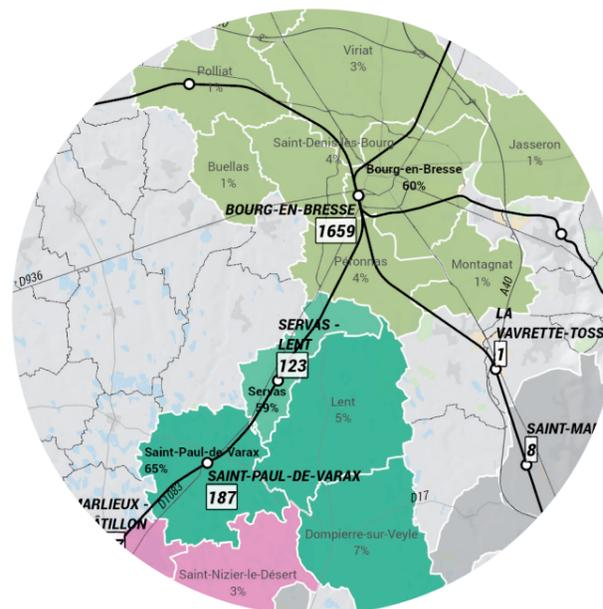


## / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

La décomposition des parts modales montre l'importance des rabattements en voiture pour les gares de Meximieux et Ambérieu en Bugey. Bien que ces dernières soient urbaines, les modes actifs sont assez limités, du fait de l'importance de l'aire de chalandise.

Le rabattement en voiture est également important dans d'autres gares éloignées de Lyon. La part des transports en commun, quant à elle, se renforce pour les gares proches de Lyon.

— P. 25 et P. 27

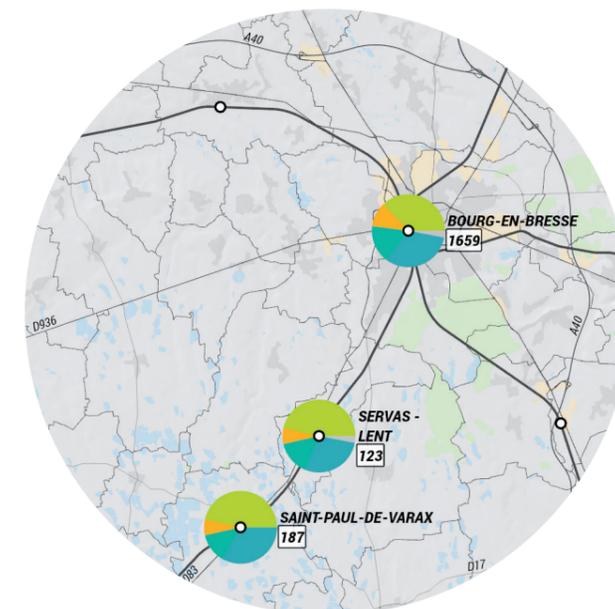


## / Attractivité des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

En descente de train, pour des trajets menant au lieu de travail ou d'étude, on observe que les destinations finales sont proches des gares, éventuellement sur les communes contiguës.

Les volumes peuvent être significatifs, et démontrent la multipolarisation du territoire.

— P. 28 et P. 30



## / Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

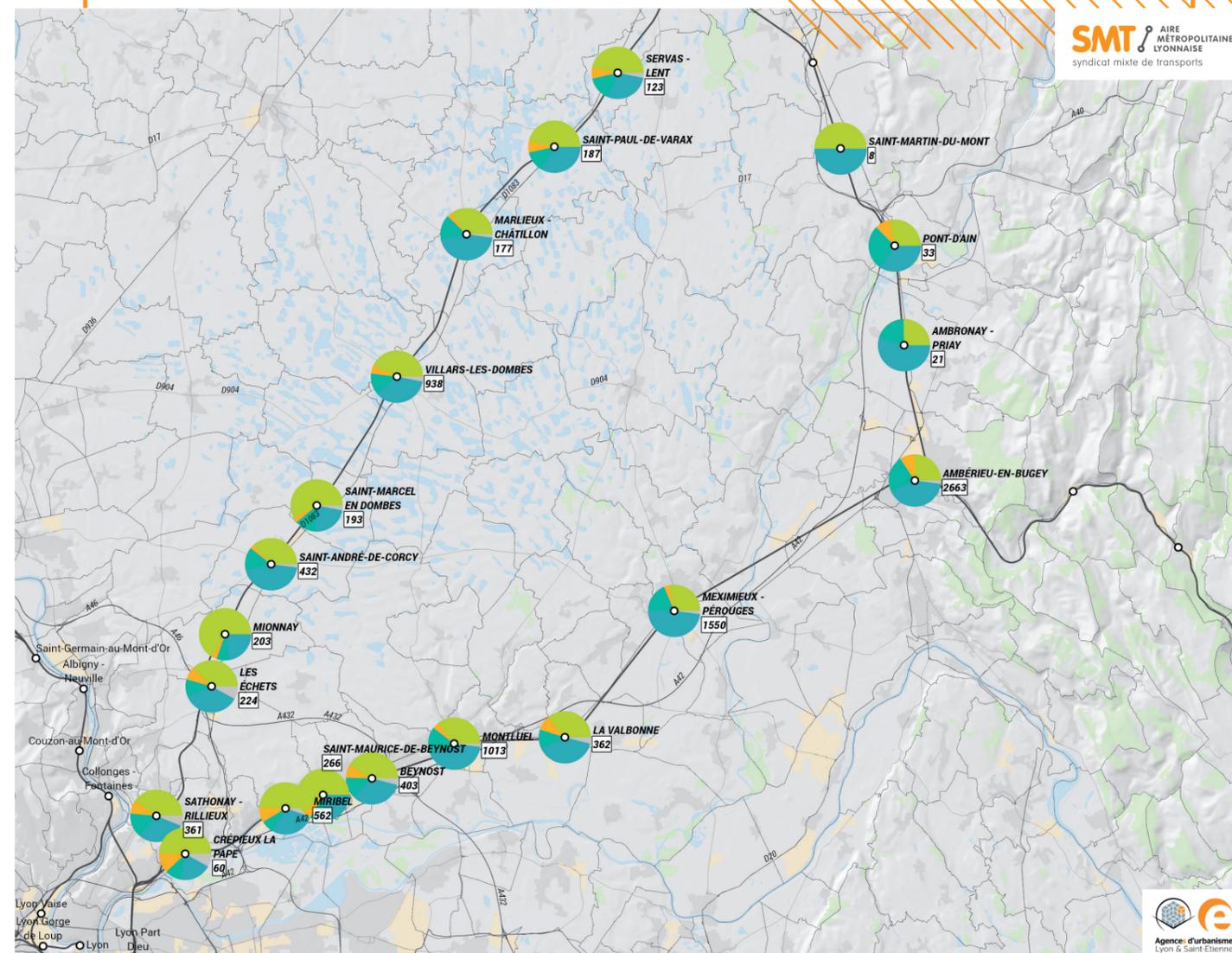
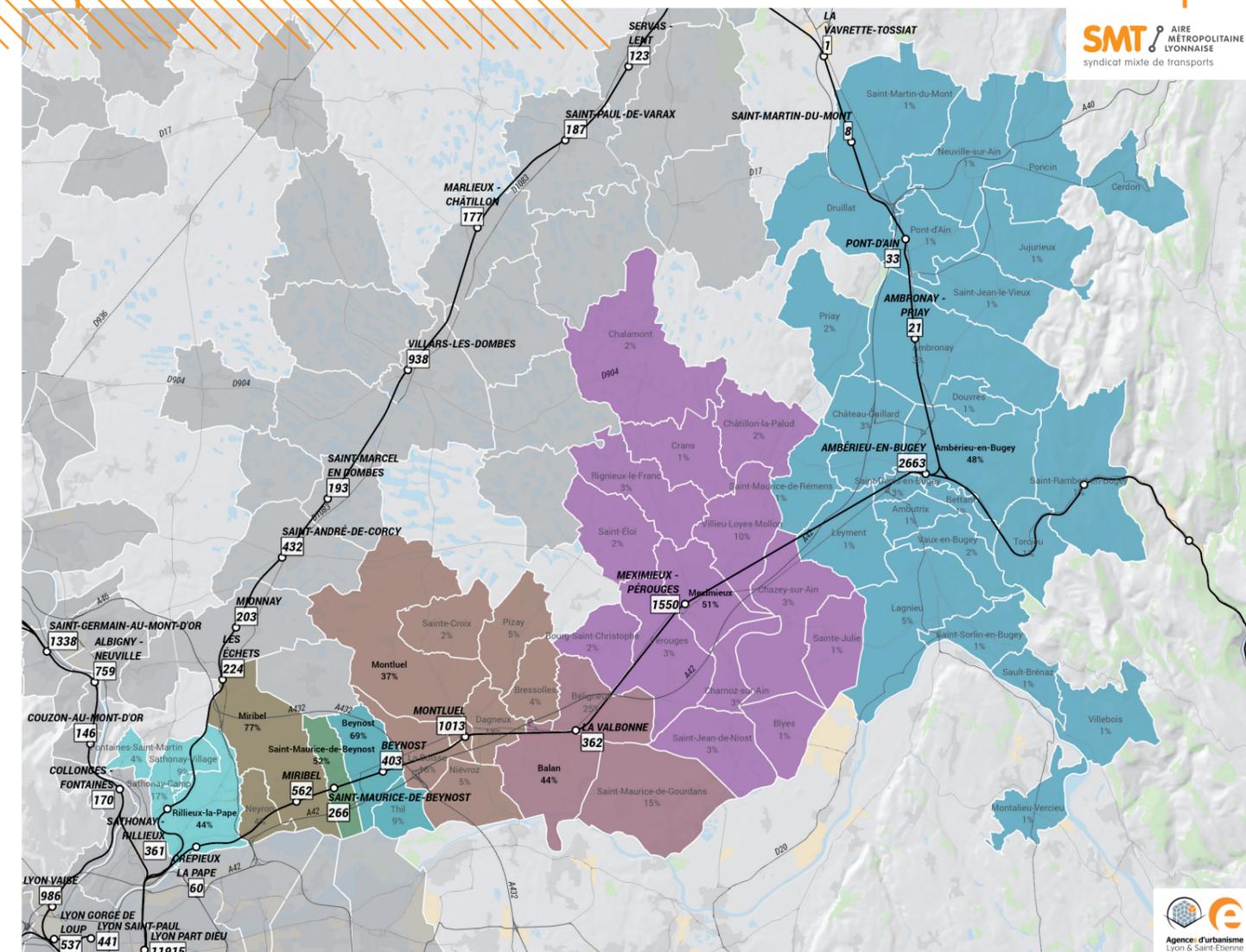
On observe que l'usage du TER pour aller travailler ou étudier est lié à la proximité géographique entre la gare de descente et la destination finale, parcourable à pied ou à vélo.

La part des transports en commun se maintient entre 8 et 12 % pour les communes à proximité de la Métropole de Lyon.

— P. 29 et P. 31

# / Attractivité des gares du bassin en fonction de la commune de résidence

# / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence



Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

- Gares privilégiées
- Ambérieu-en-bugey
- Beynost
- La Valbonne
- Méximieux-Pérouges
- Miribel
- Montluel
- Saint-Maurice-de-Beynost
- Sathonay-Rillieux
- Autres

**BEYNOST** Gare concernée

---

**403** nombre de voyage enquêtés

---

Beynost commune de résidence

---

69 % part des usagers de la gare



Mode d'accès aux gares

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres

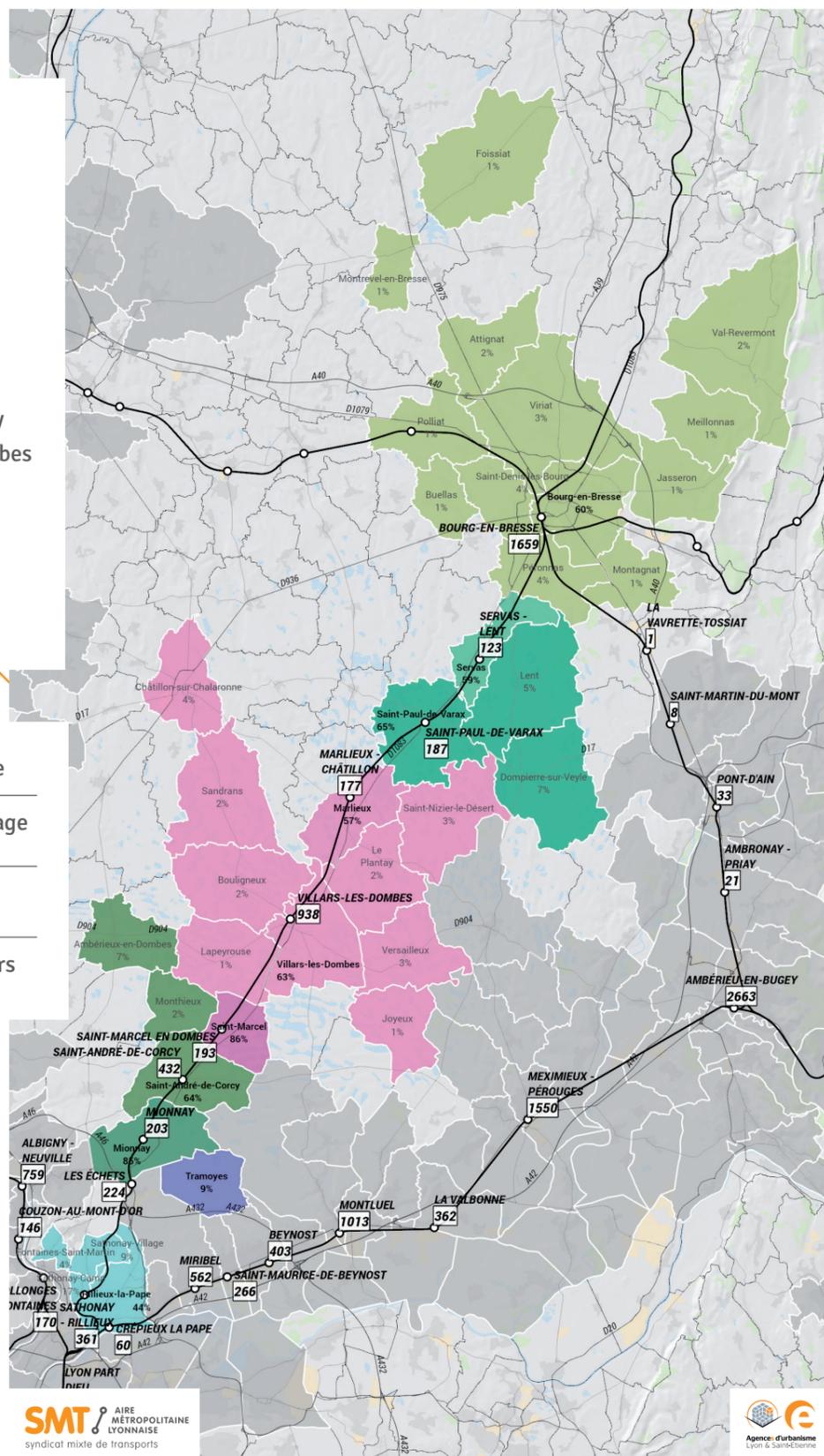


# / Attractivité des gares du bassin en fonction de la commune de résidence

Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées

- Bourg-en-Bresse
- Les Échets
- Marlieux - Châtillon
- Mionnay
- Saint-André-de-Corcy
- Saint-Marcel-en-Dombes
- Saint-Paul-de-Varax
- Sathonay - Rillieux
- Servas - Lent
- Villars-les-Dombes
- Autres

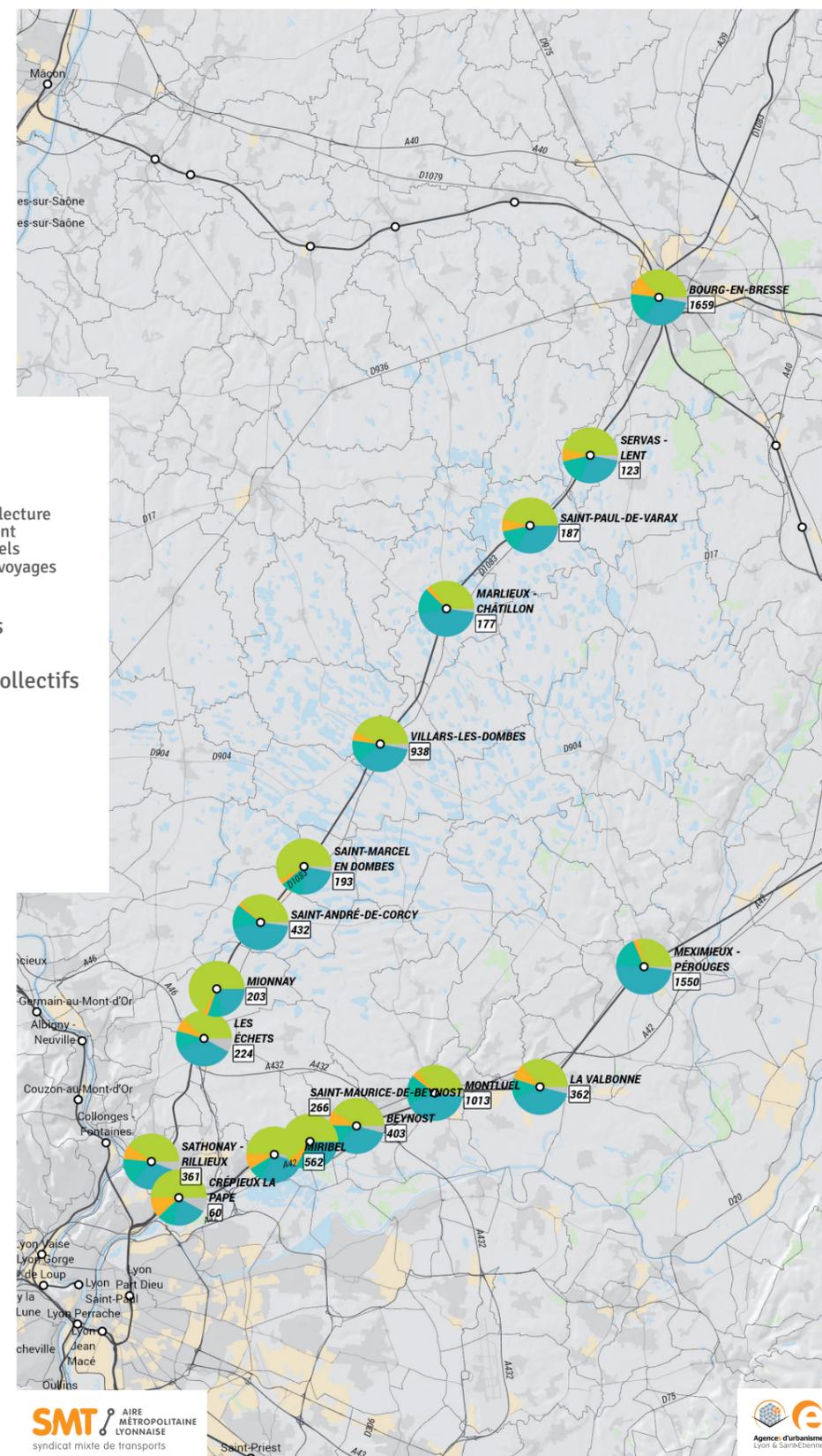


# / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

Mode d'accès aux gares

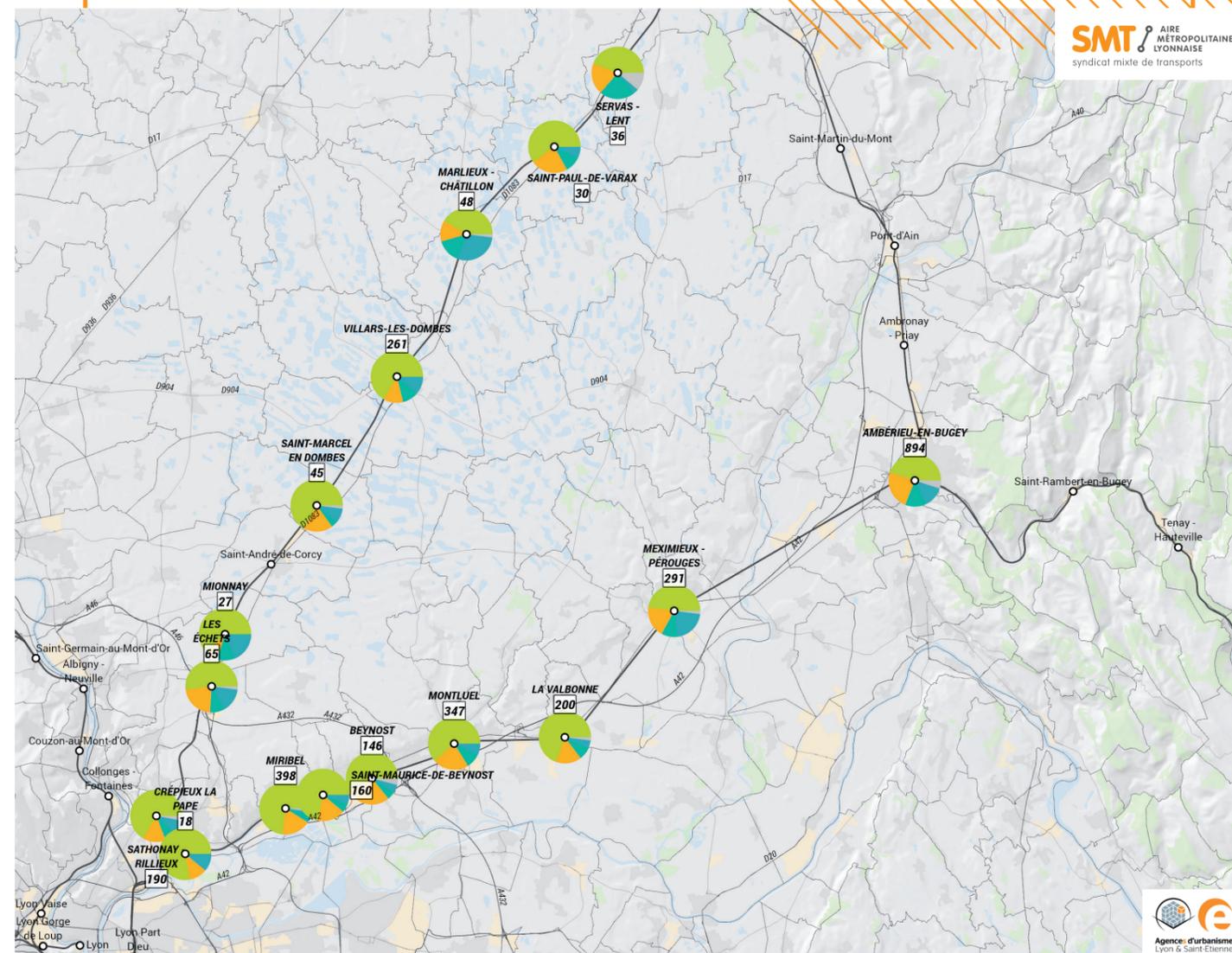
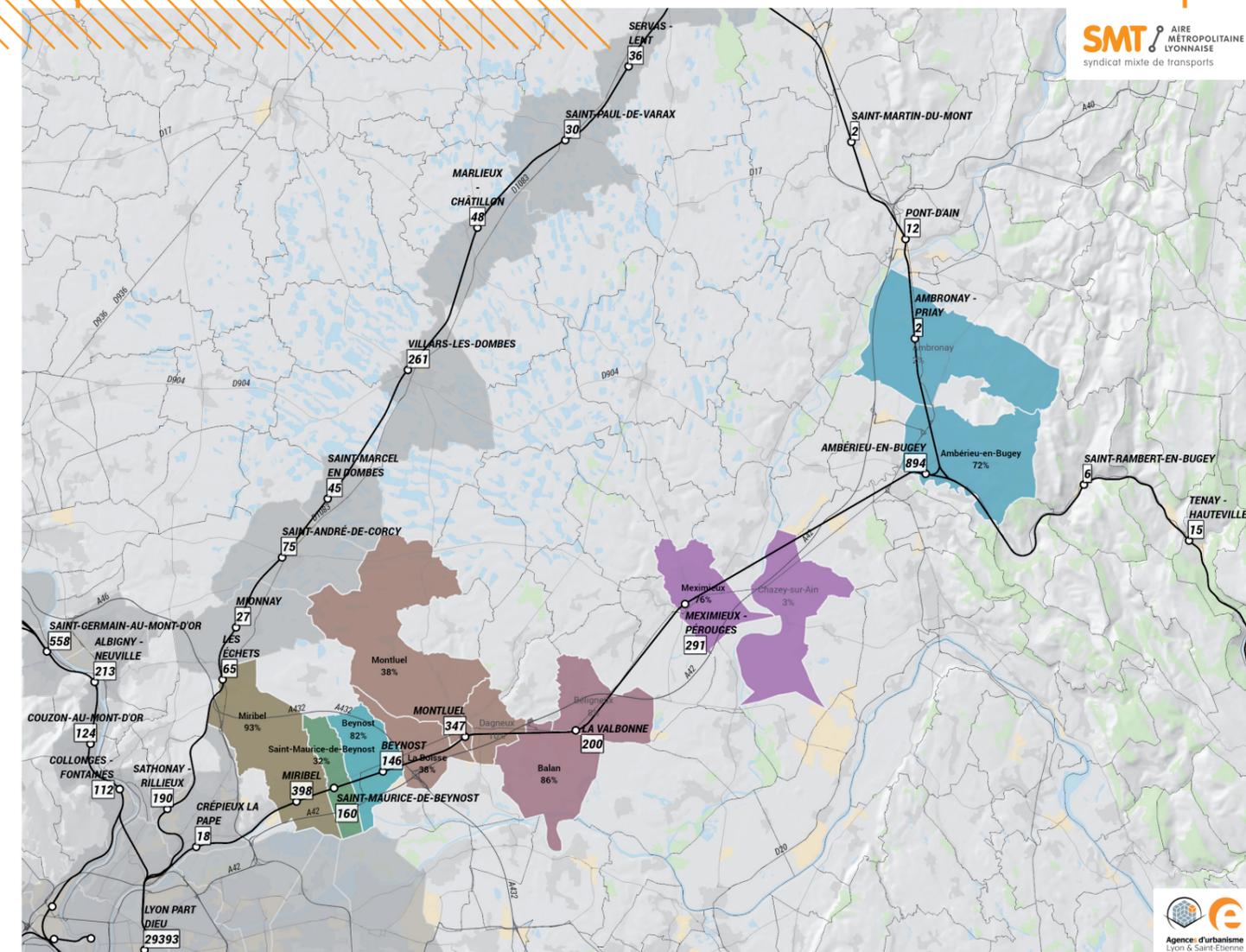
pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres



# / Attractivité des gares du bassin en fonction du lieu de travail ou d'étude

# / Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude



Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

- Gares privilégiées
- Ambérieu-en-bugey
- Beynost
- La Valbonne
- Méximieux-Pérouges
- Miribel
- Montluel
- Saint-Maurice-de-Beynost
- Sathonay-Rillieux
- Autres

**BEYNOST** Gare concernée

146	nombre de voyage enquêtés
Beynost	commune de résidence
82v %	part des usagers de la gare



Mode d'accès aux gares

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres

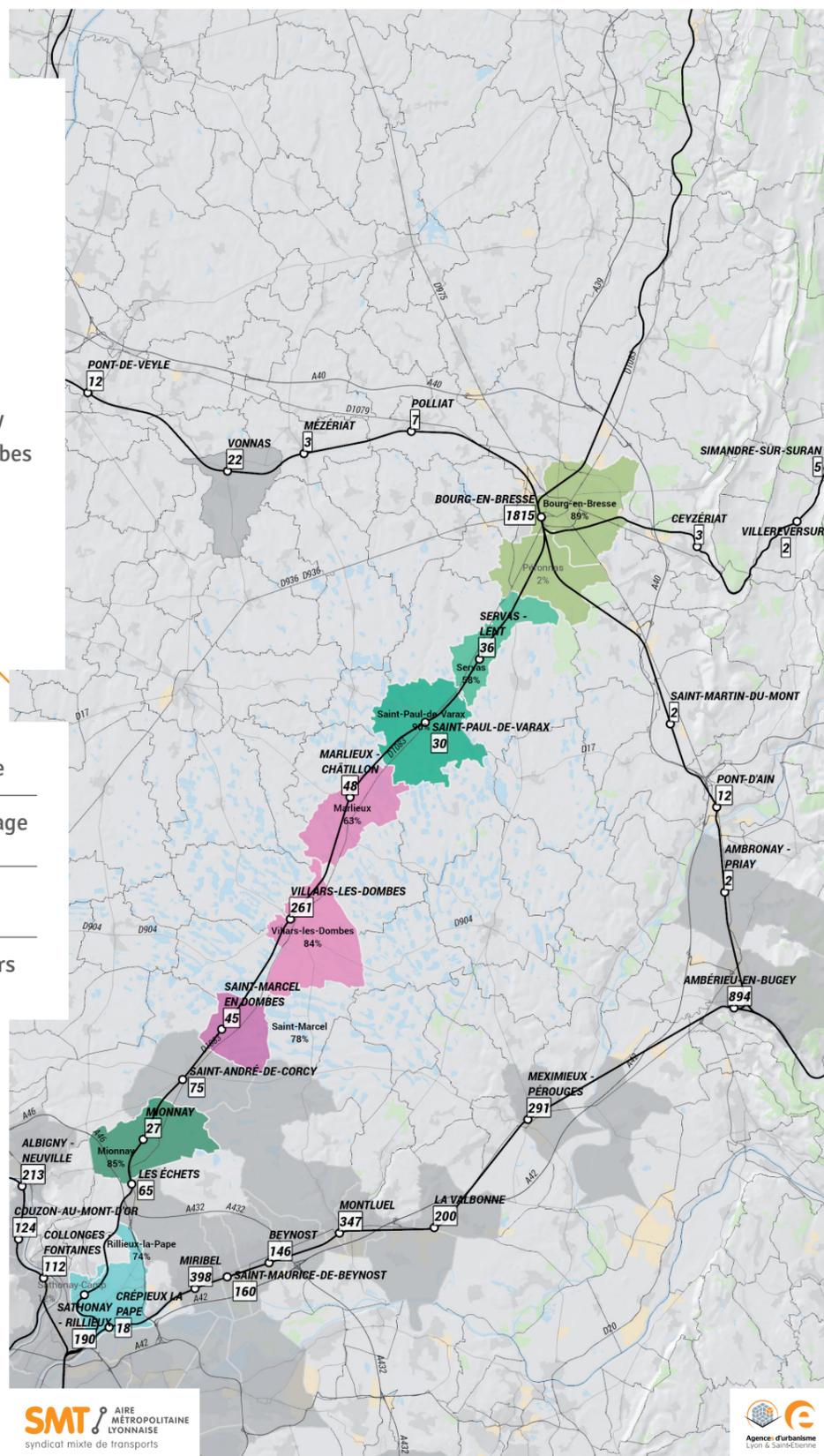


## / Attractivité des gares du bassin en fonction du lieu de travail ou d'étude

Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées

- Bourg-en-Bresse
- Les Échets
- Marlieux - Châtillon
- Mionnay
- Saint-André-de-Corcy
- Saint-Marcel-en-Dombes
- Saint-Paul-de-Varax
- Sathonay - Rillieux
- Servas - Lent
- Villars-les-Dombes
- Autres



**LES ÉCHETS** Gare concernée

**224** nombre de voyage enquêtés

Les Échets commune de résidence

85 % part des usagers de la gare

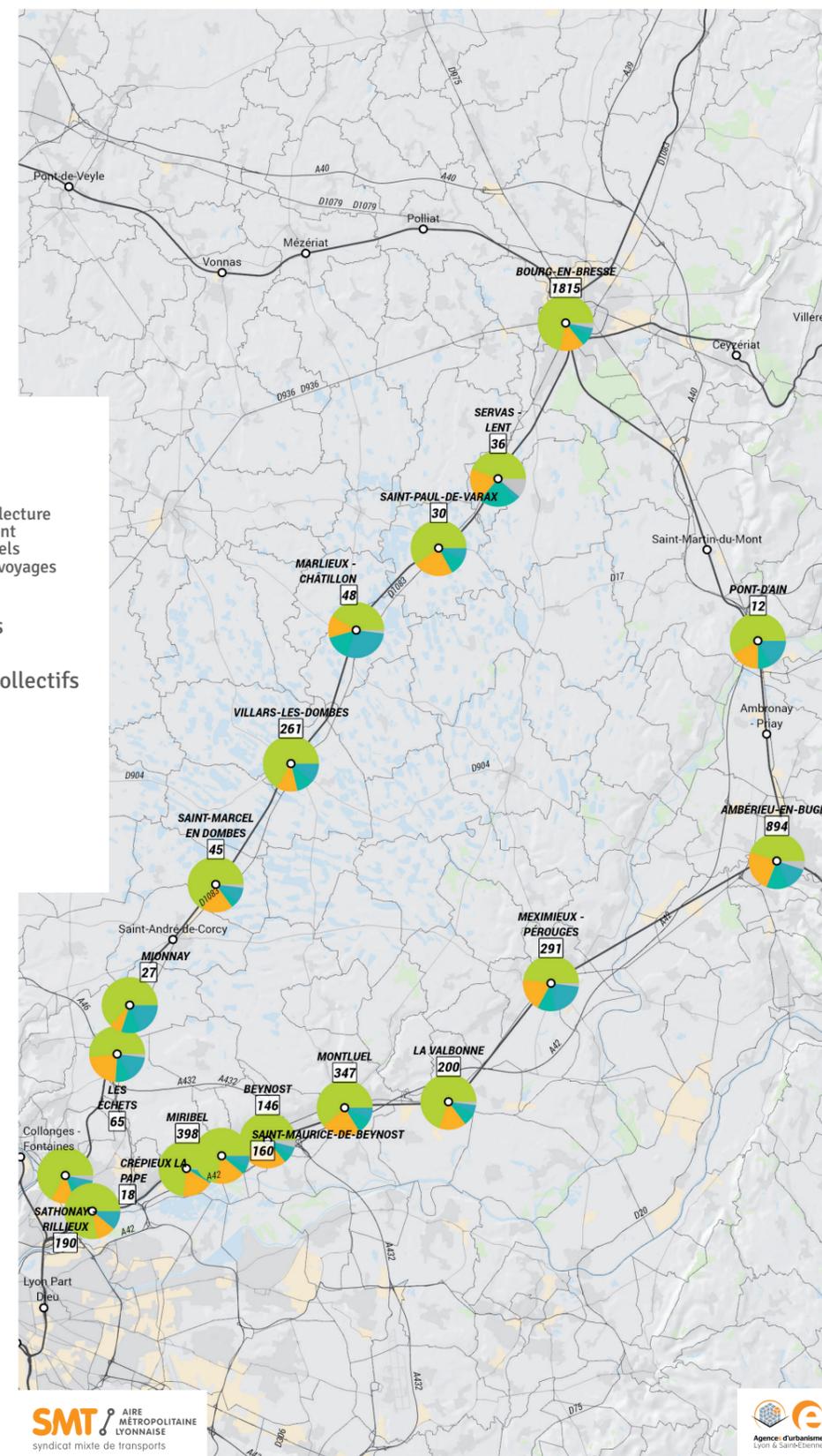


## / Modes de rabattement en fonction du lieu de travail ou d'étude

Mode d'accès aux gares

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres



# / Synthèse des enjeux

**DOMBES - PLAINE DE L'AIN**

**B.4**

et perspectives  
pour le territoire

## / Synthèse des enjeux

Sur la base du diagnostic territorial, différents enjeux ont été identifiés sur le bassin Dombes - Plaine de l'Ain :

- **Optimiser l'intermodalité et rabattements des transports en commun**
  - **Coordination des horaires entre le réseau TER, les réseaux urbains** (TAM, Colibri, navette OûRa, TUB et TAD) et interurbains (cars de l'Ain).
  - **Améliorer les principaux pôles multimodaux** pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre et renforcer les complémentarités entre les réseaux (TCU, TCNU, ferroviaire).
  - **Éviter les concurrences entre les réseaux TC** et renforcer la complémentarité et les articulations entre les offres.
  - **Bénéficier d'un espace de dialogue et d'échanges entre les différentes AOM** et exploitants de réseaux TC du territoire notamment pour les territoires tournés à la fois sur l'Ain, l'Isère et sur le Rhône.
- **Améliorer les rabattements des gares de proximité**
  - **Favoriser le rabattement voiture vers les gares** (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** et mettre en place une tarification du stationnement avant d'envisager un éventuel parking en ouvrage.
  - **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. Cela passe par l'amélioration de la connaissance et l'usage des consignes vélo en gare.
  - **Développer l'usage du VAE et de la trottinette électrique en lien avec le rabattement vers les gares** (CC Plaine de l'Ain).

## / Les projets et perspectives qui animent le territoire

- **Améliorer l'accessibilité et la desserte des grandes zones d'emplois et les liaisons de périphérie à périphérie** (Villefranche-sur-Saône <-> Villars-les-Dombes, Parc industriel de la Plaine de l'Ain, Plaine Saint-Exupéry) ;
- Lancement d'un plan de déplacement mobilités douces prévoyant des itinéraires sécurisés reliant les communes et les gares de Miribel, Saint-Maurice de Beynost et Beynost et en lien avec les gares ferroviaires de ce secteur ;
- Réflexions en cours sur la mise en œuvre d'une offre d'autopartage sur le bassin notamment par la CC de la Plaine de l'Ain.



# Les Gares

DOMBES - PLAINE DE L'AIN



Ambérieu-en-Bugey

P. 30 > 33

Beynost

P. 34 > 37

Bourg-en-Bresse

P. 46 > 49

Les Échets

P. 46 > 49

Lyon Jean Macé

P. 46 > 49

Méximieux-Pérouges

P. 42 > 45

Miribel

P. 46 > 49

Montluel

P. 46 > 49

Sathonay-Rillieux

P. 46 > 49

Villars-les-Dombes

P. 46 > 49

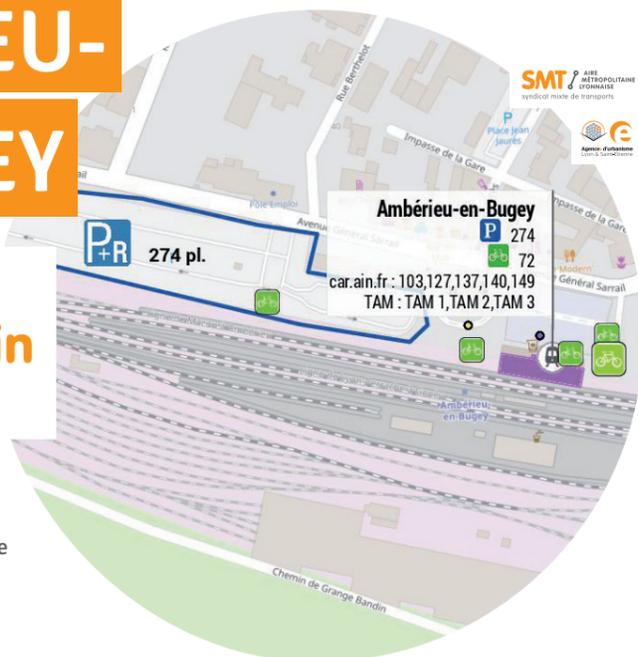




Gare de

# AMBÉRIEU-EN-BUGEY

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire



- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

- Aménagements cyclables**
- Pistes
  - Espaces mixtes
  - Bandes
  - Zones 30
  - Couloir de bus
  - Voies vertes

- Stationnements vélos**
- Couverts
  - Autres
- Arrêts TC**
- TAM
  - car.ain.fr



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

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | NON**

**TRAIN**

**4532**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**3** Lignes TAM

**1** Navette TAM vers turet

**6** Lignes CAR.AIN.FR

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**72**  
places disponibles

**ACCESSIBILITÉ**

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

**P+R**

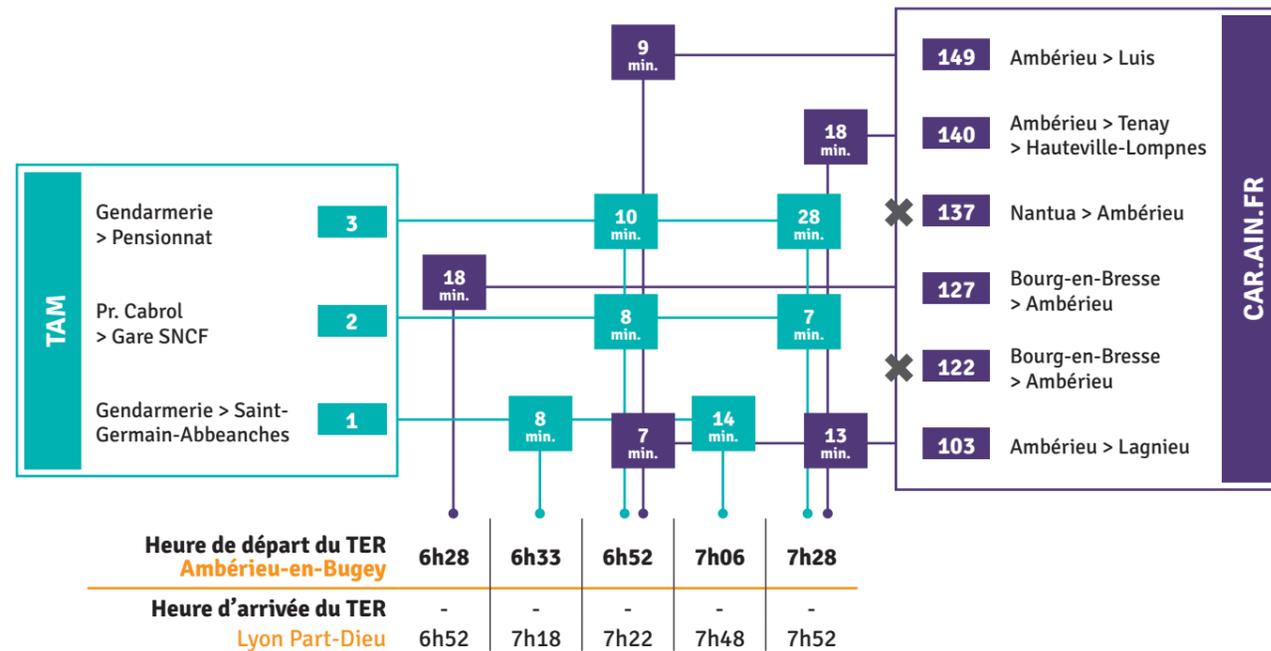
**274**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 41 %  
VPP : 22 %  
TC : 9 %  
Actifs : 25 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare



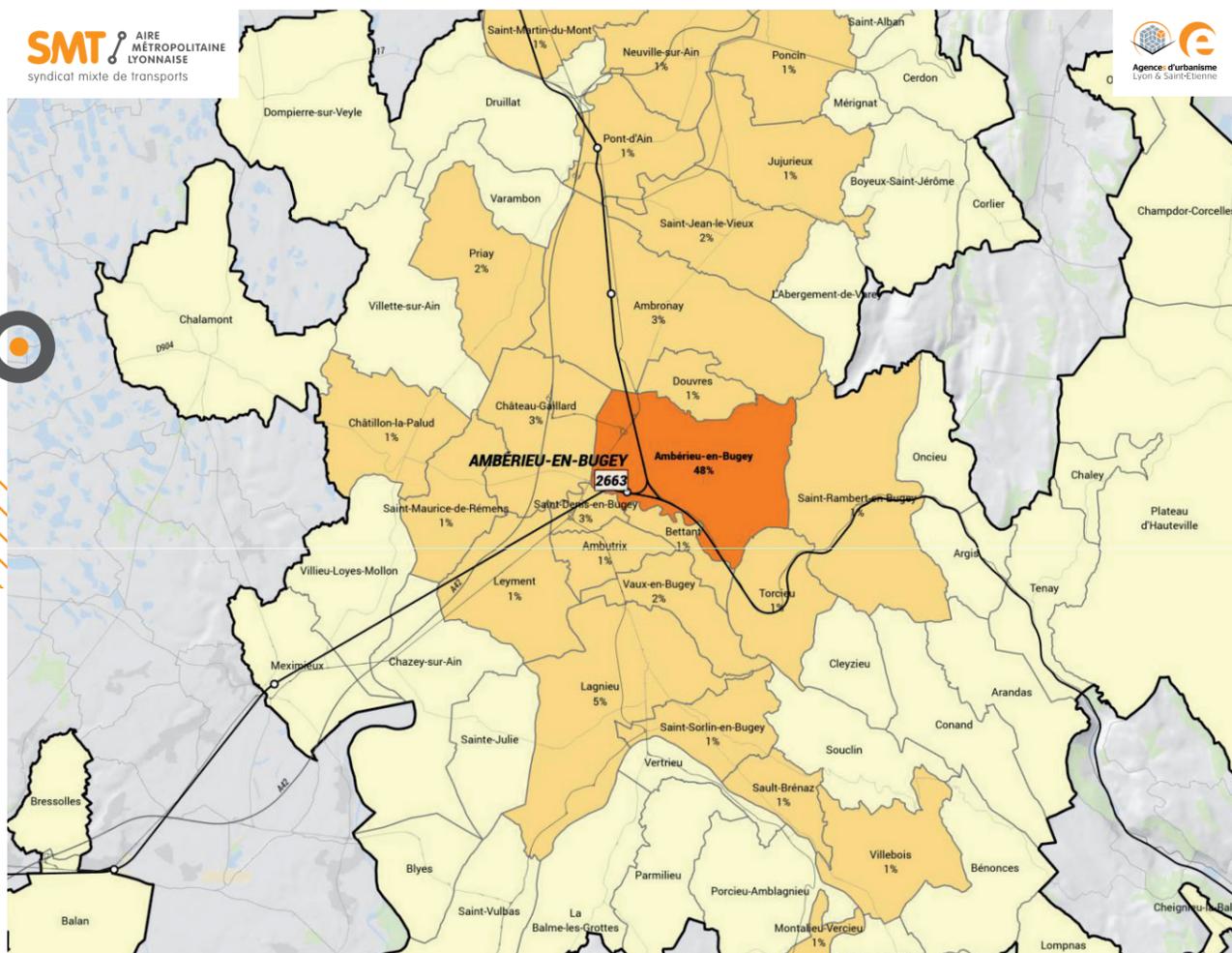
- LÉGENDE**
- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
  - Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
  - Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019

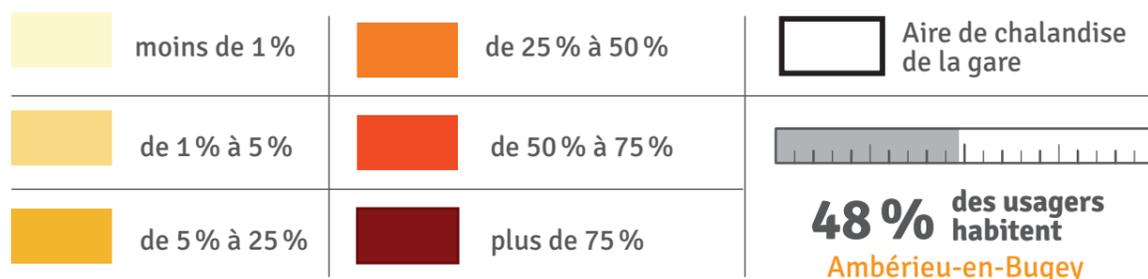


Gare de  
**AMBÉRIEU-EN-BUGEY**

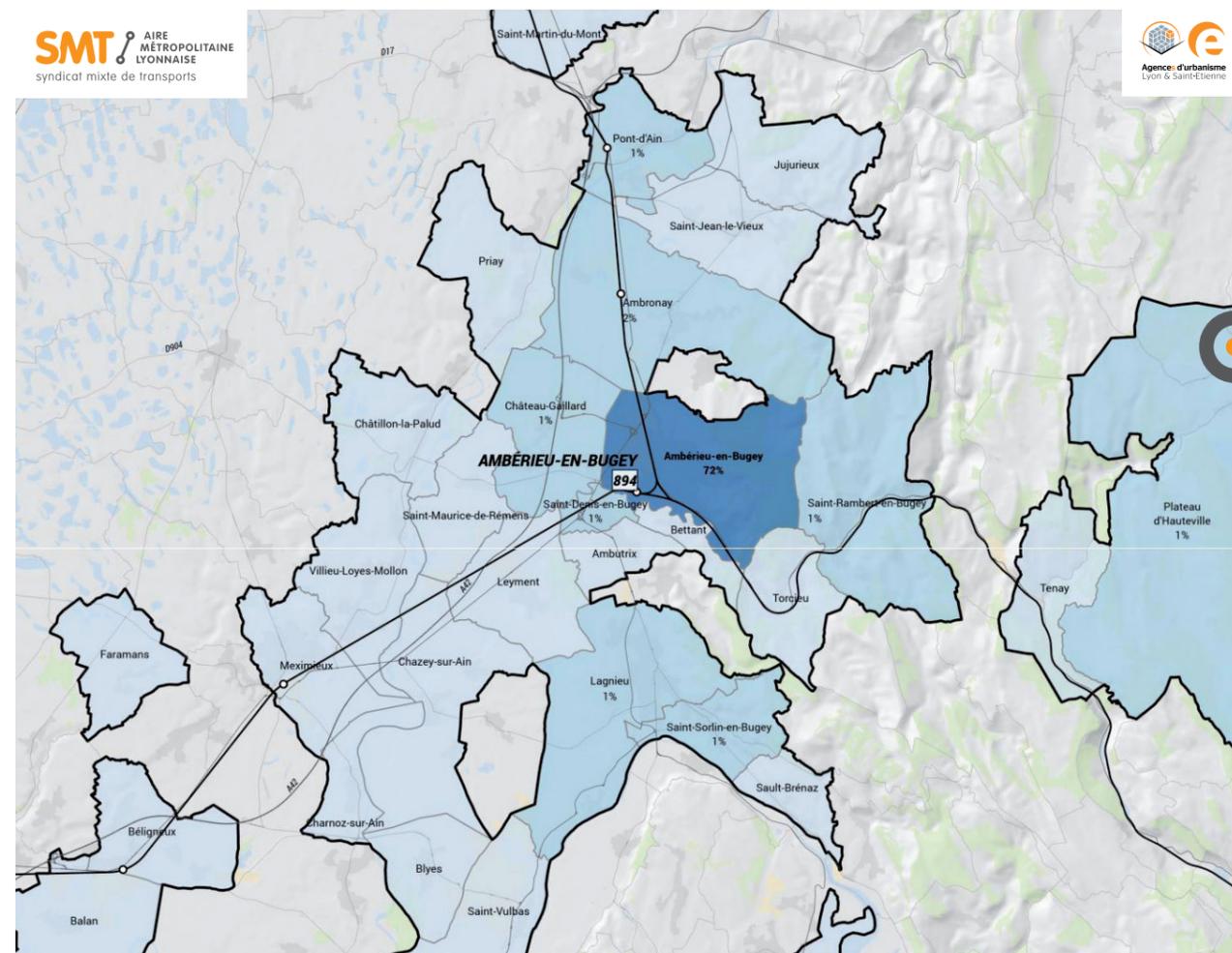
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



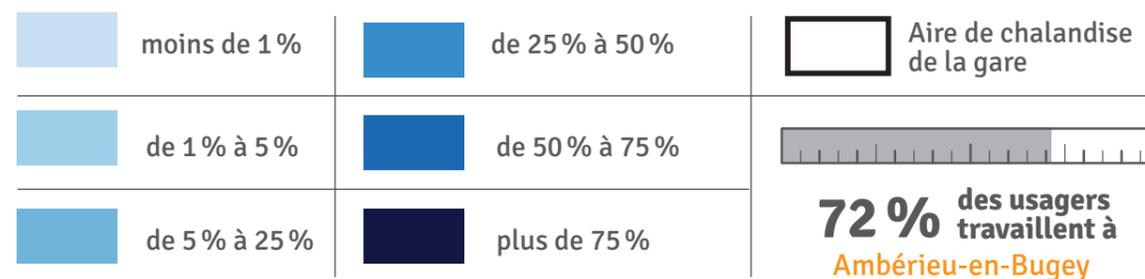
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ Attractivité**  
de la gare d'arrivée en fonction  
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**  
des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





# Gare de BEYNOST

/ Gare de proximité appartenant à un pôle urbain



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Colibri



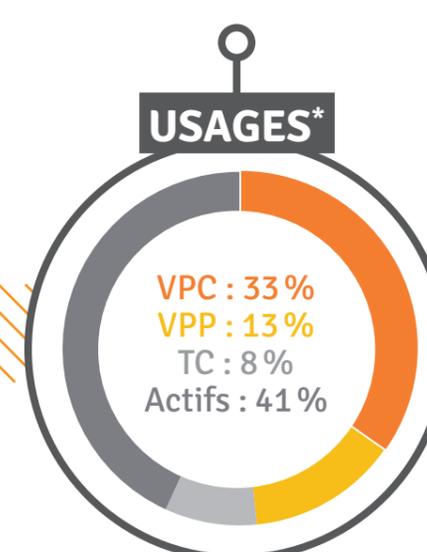
## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | NON**

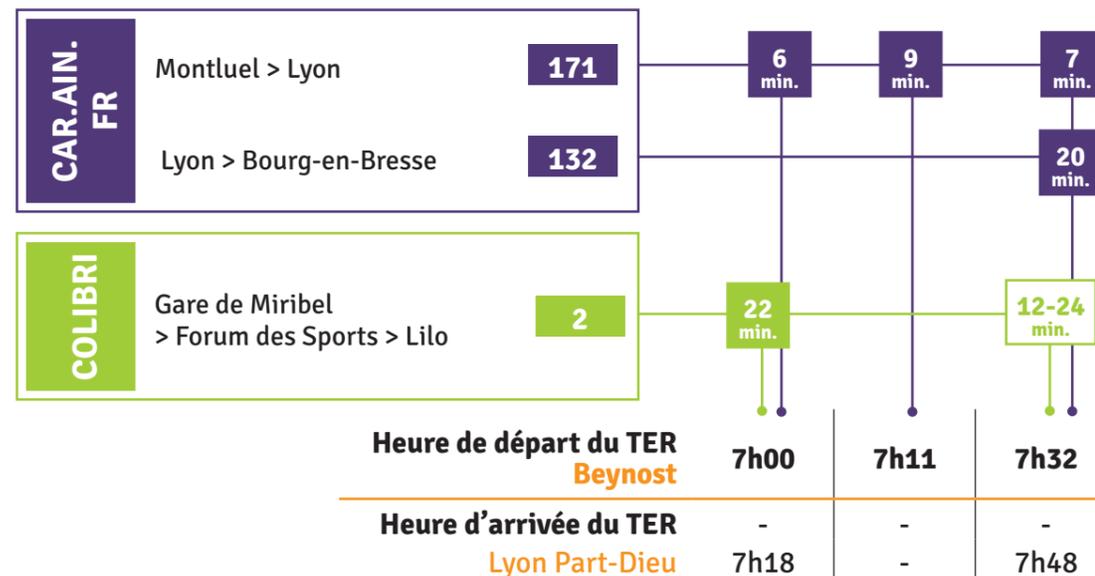


\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare



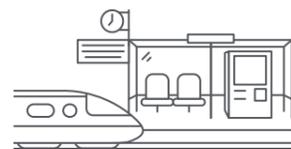
### LÉGENDE

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

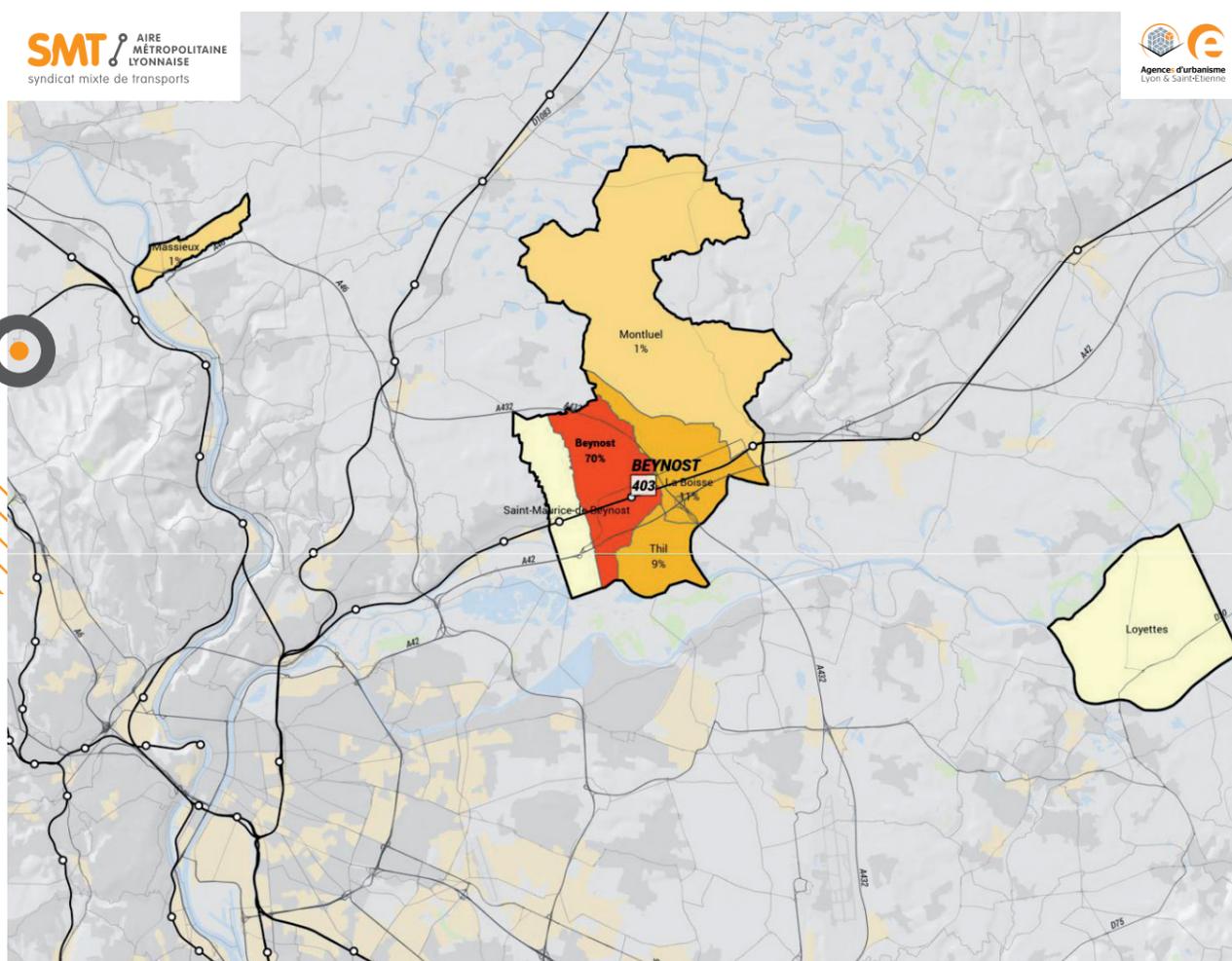
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019

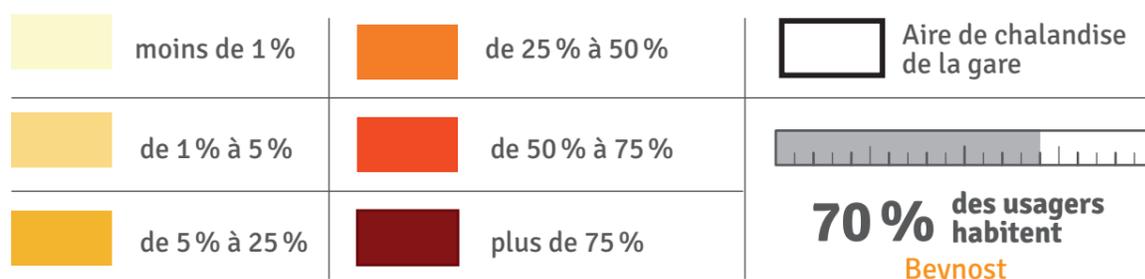


Gare de  
**BEYNOST**

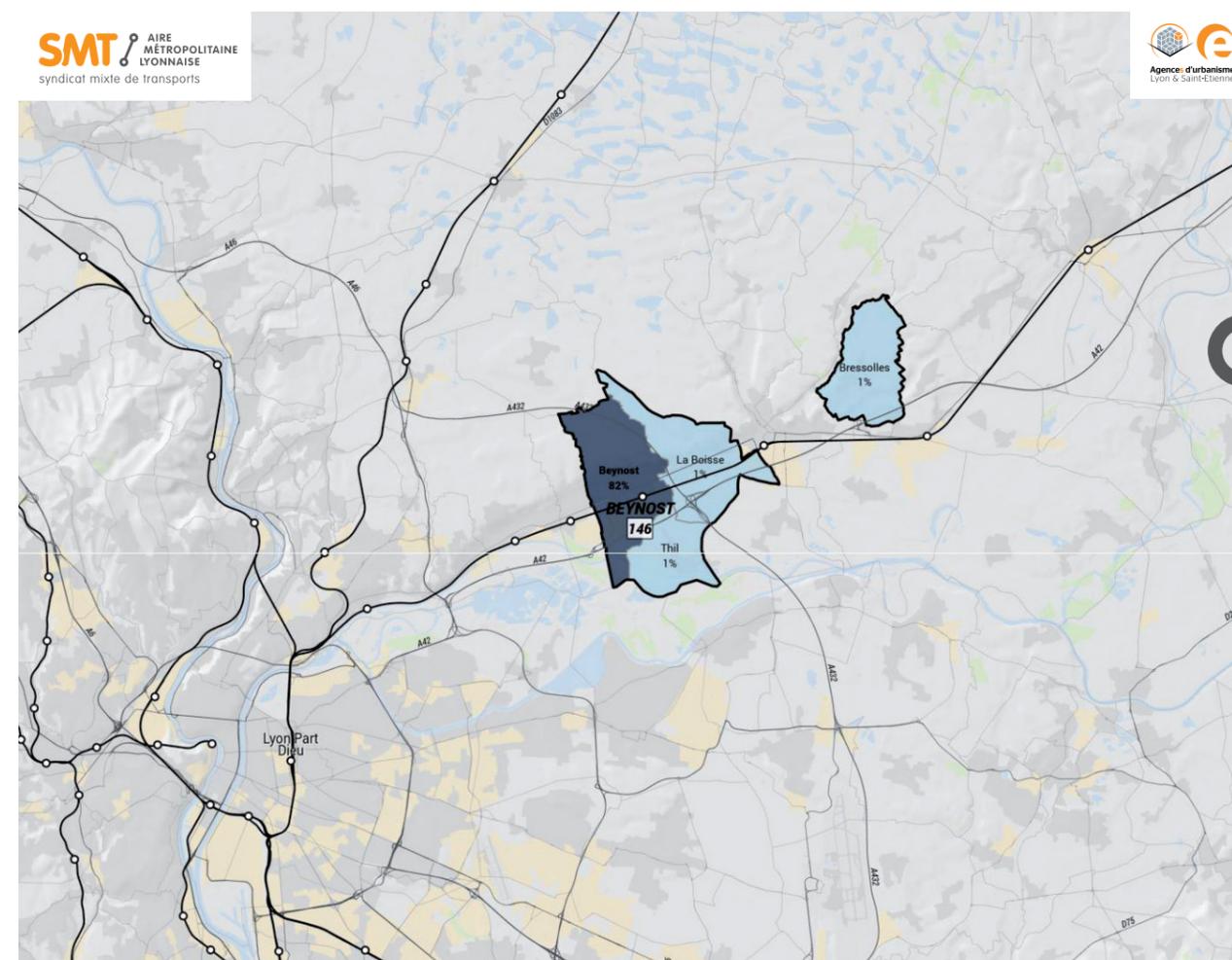
## / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



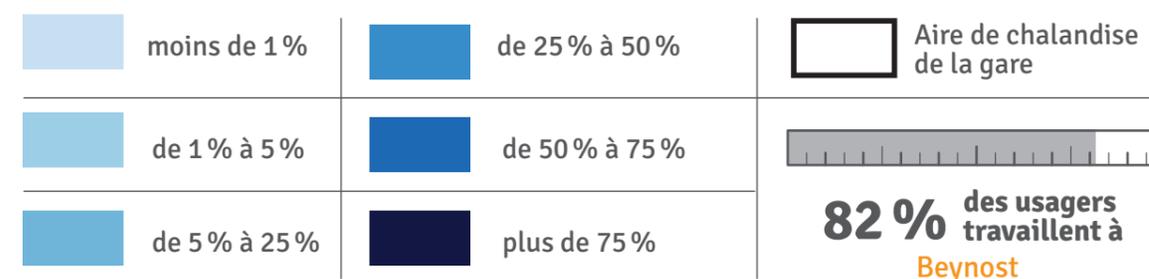
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



## / Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



# Gare de **BOURG-EN-BRESSE**

## / Grand Pôle d'échanges



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Rubis
- car.ain.fr



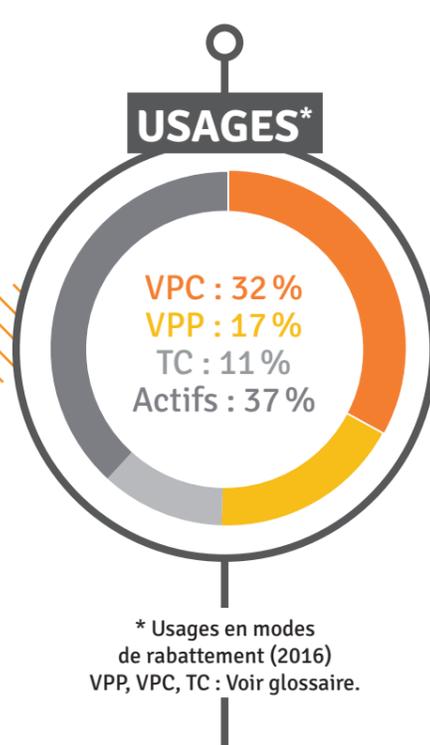
## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**CORRECTE**

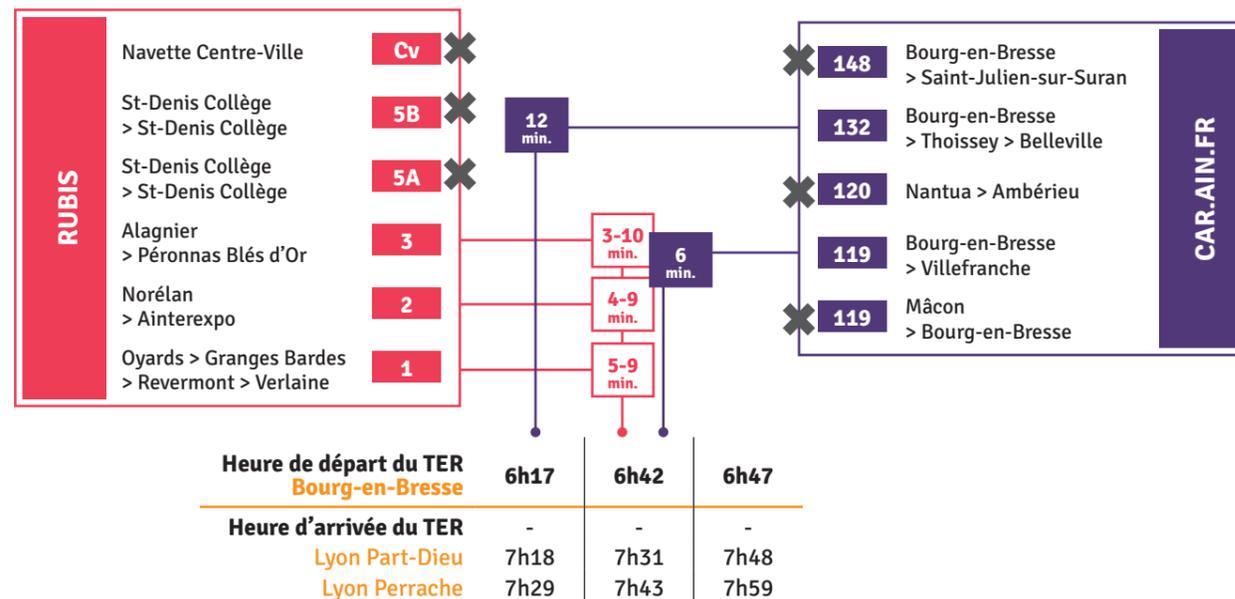
**T-libr | NON**



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



## / Correspondances TC liées à la gare



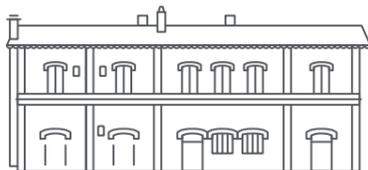
### LÉGENDE

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

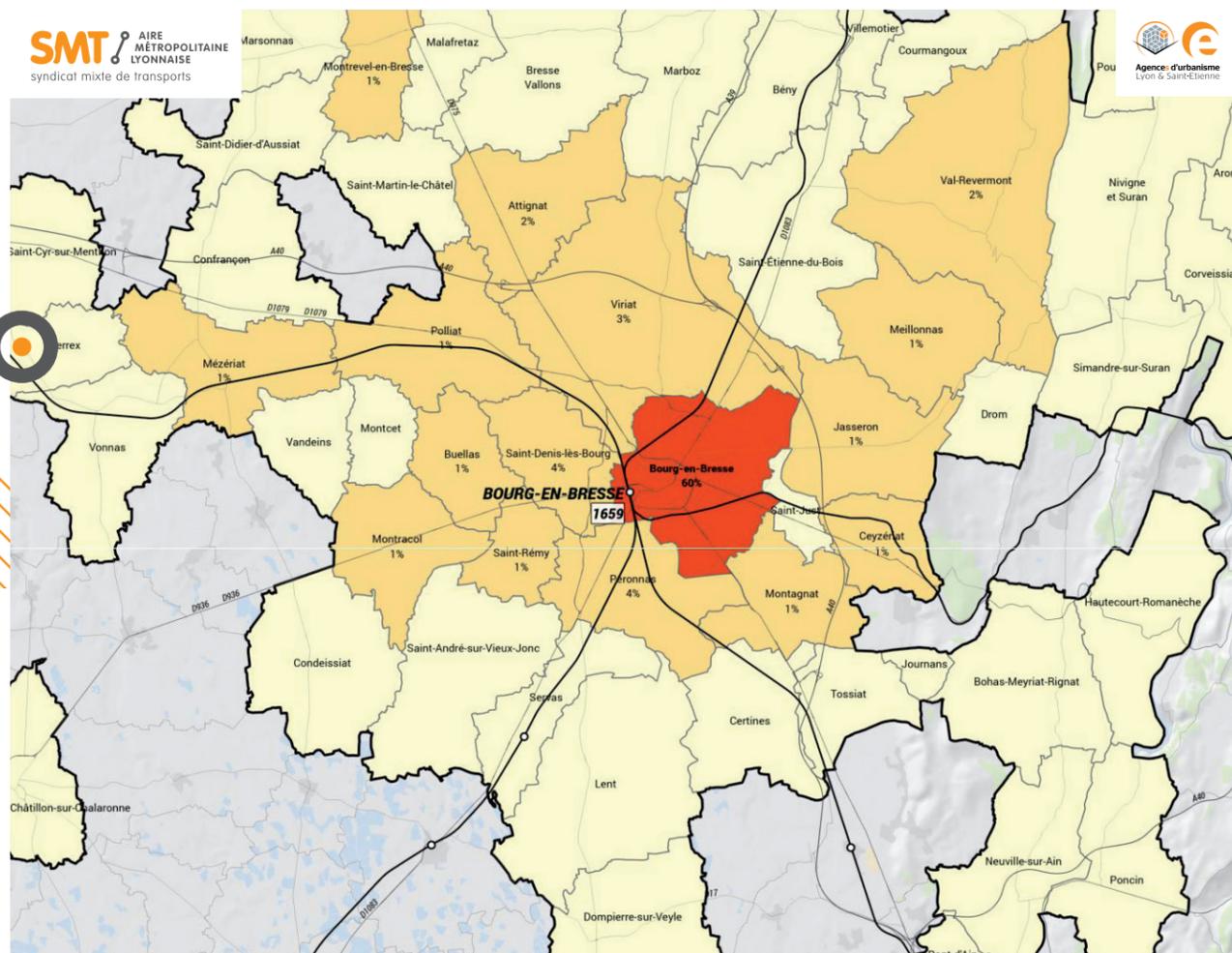
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud, service décembre 2019

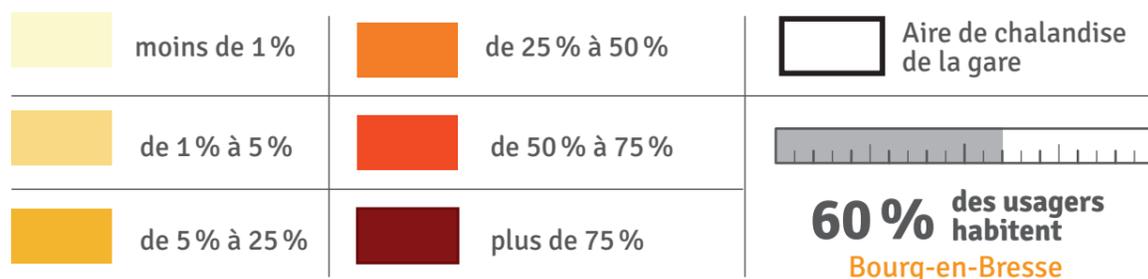


Gare de  
**BOURG-EN-BRESSE**

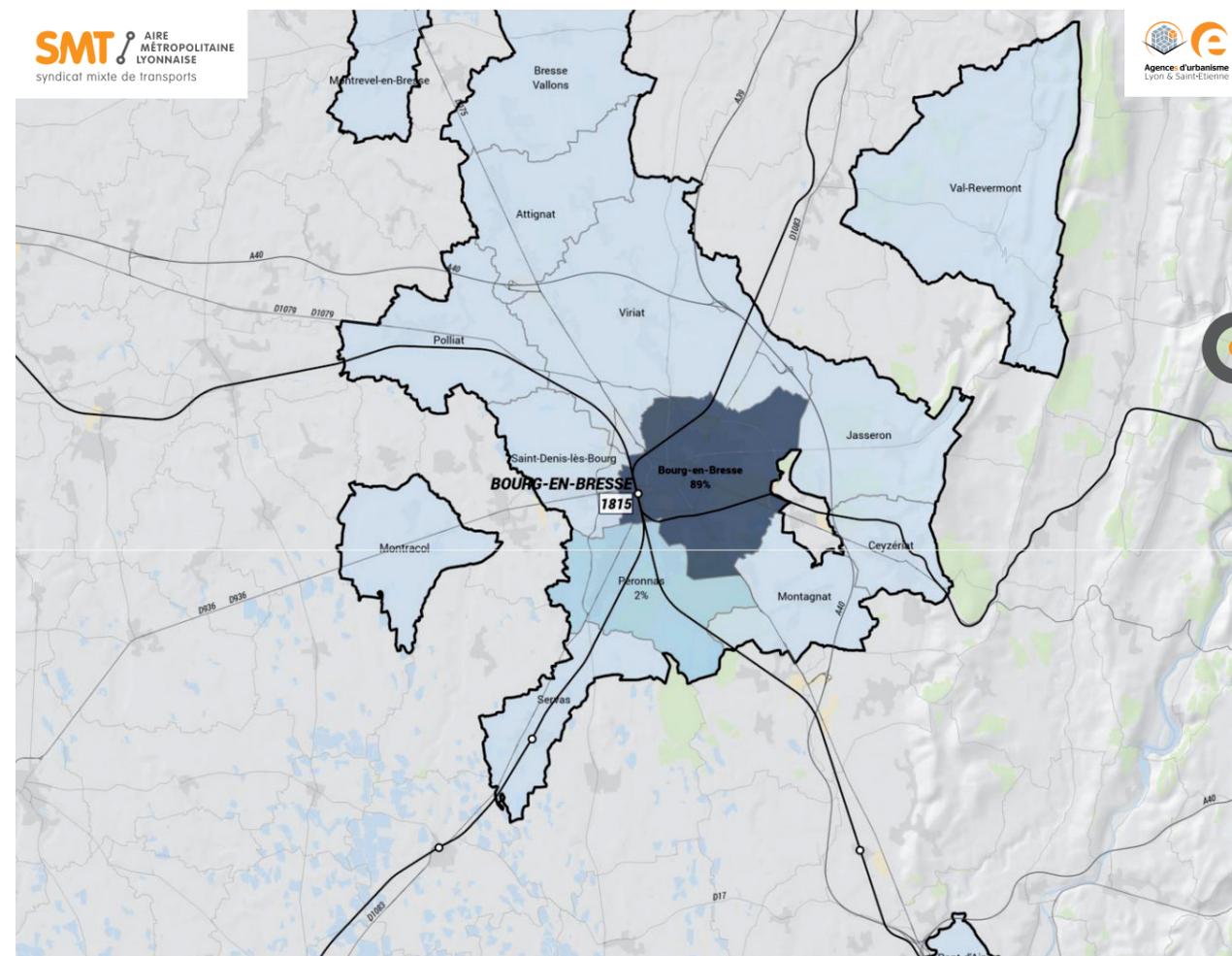
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



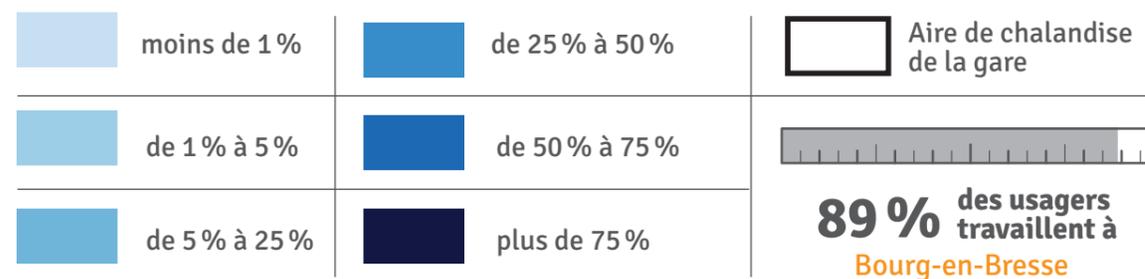
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ Attractivité**  
de la gare d'arrivée en fonction  
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**  
des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





# Gare de **LES ÉCHETS**

**/ Gare de proximité appartenant à un pôle urbain**



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

**Aménagements cyclables**

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

**Stationnements vélos**

- Couverts
- Autres

**Arrêts TC**

- Colibri
- Saonibus



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

Qualité intermodalité TC-Train  
**FAIBLE**

**T-libr | NON**

**TRAIN**

**604**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**1** Ligne COLIBRI

**1** Ligne TAD Saonibus

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**4**  
places disponibles

**P+R**

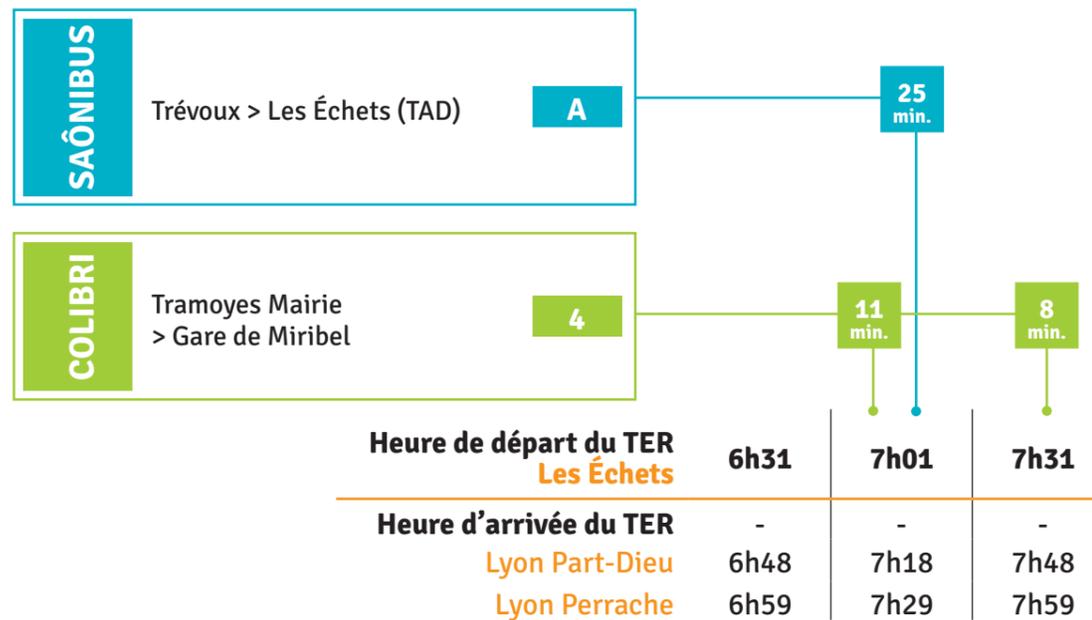
**90**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 36 %  
VPP : 11 %  
TC : 8 %  
Actifs : 38 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

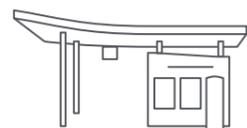
## **/ Correspondances TC** liées à la gare



**LÉGENDE**

- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

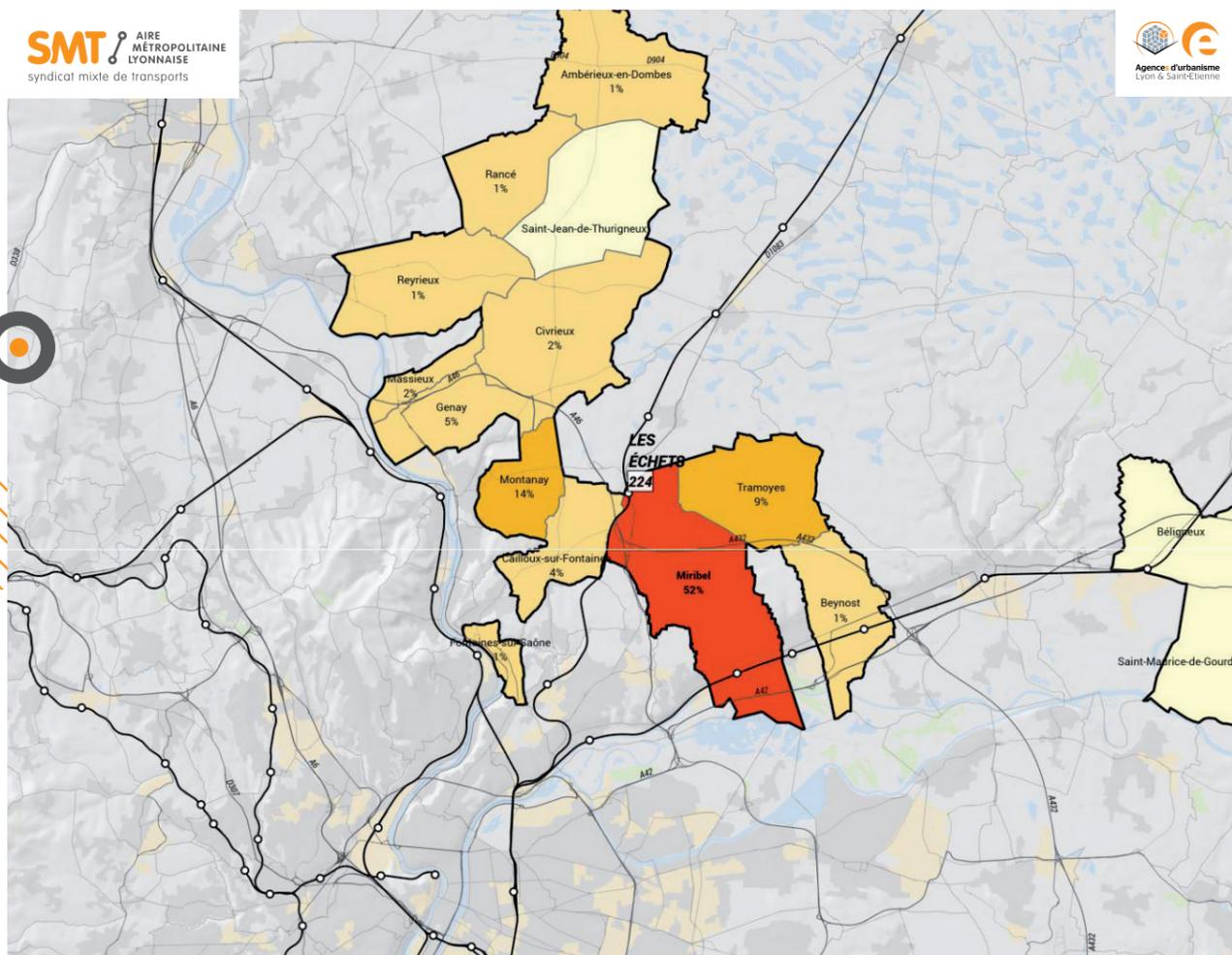
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



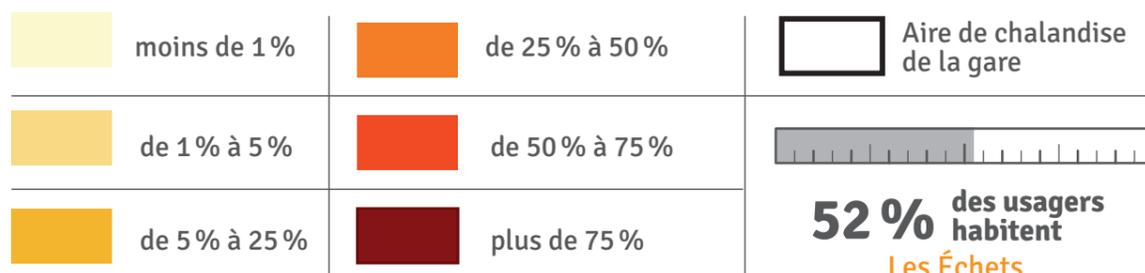
Gare de

**LES ÉCHETS**

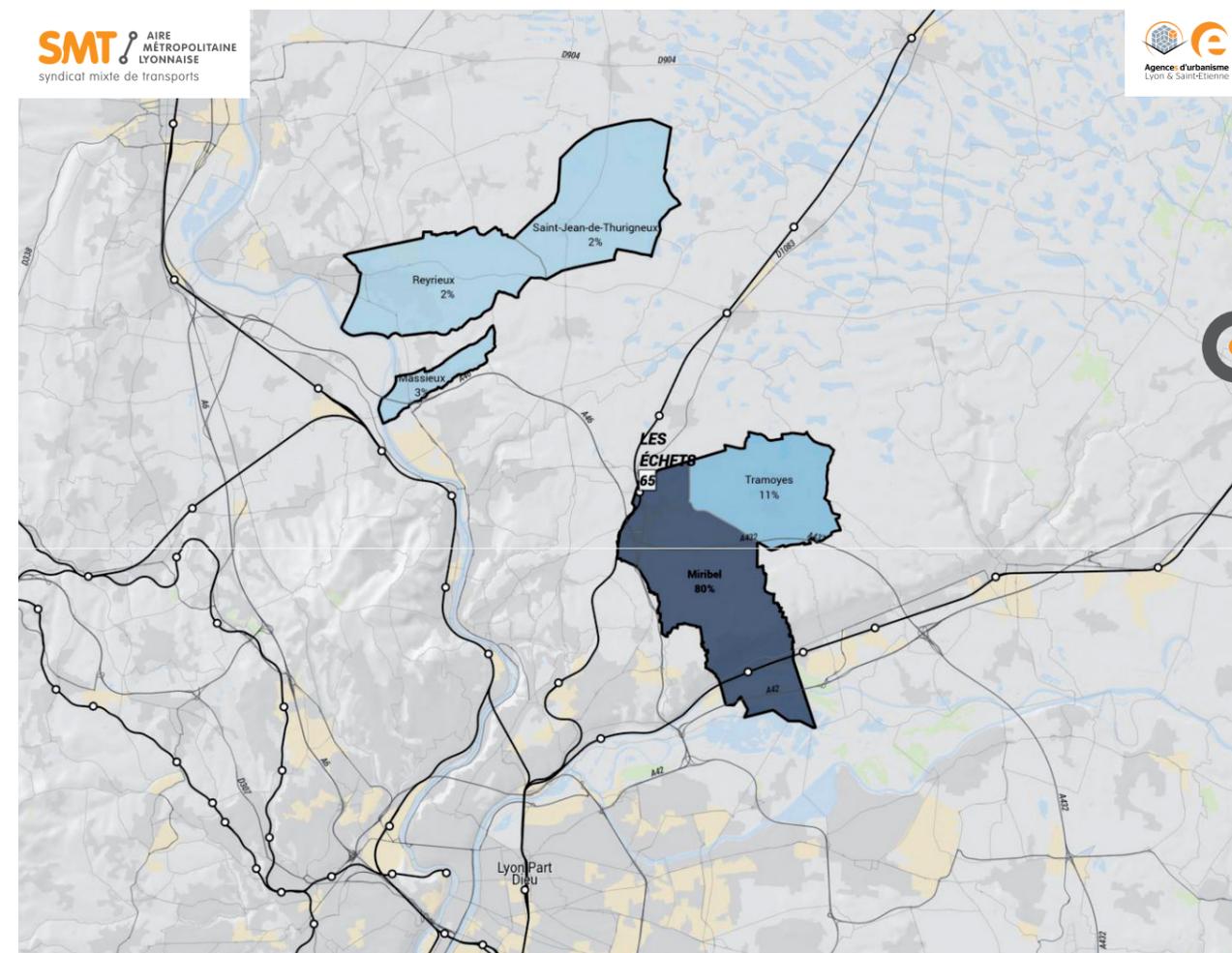
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



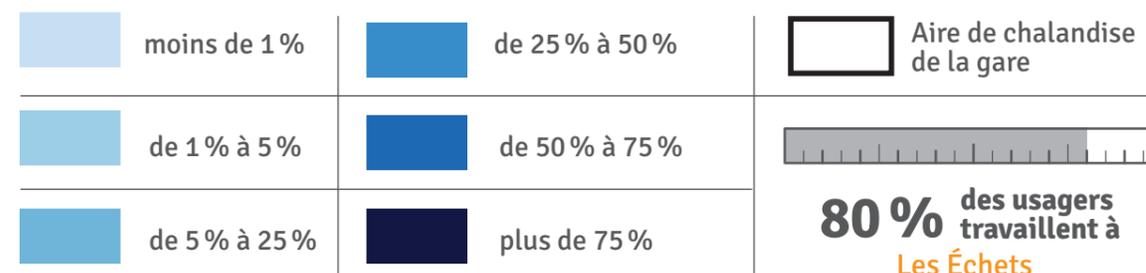
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ Attractivité**  
de la gare d'arrivée en fonction  
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**  
des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

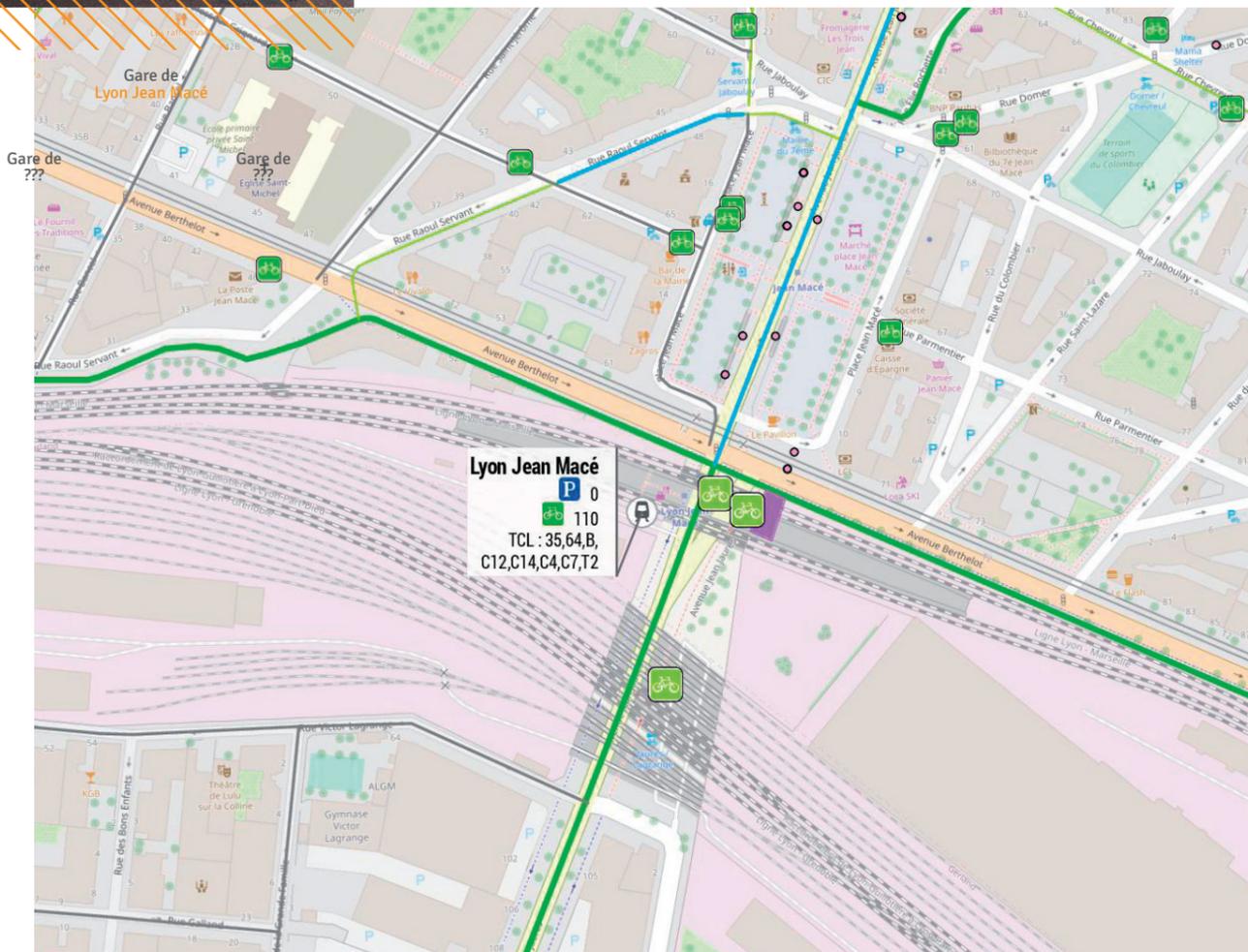




**/ Gare Multi Bassin**

Gare de **LYON JEAN MACÉ**

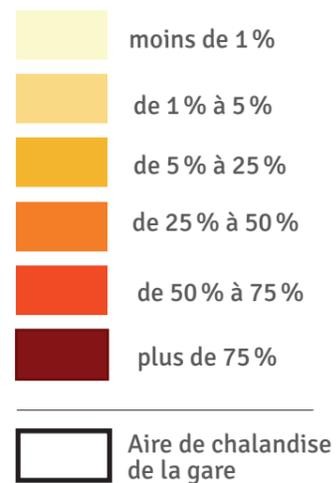
**/ Grand Pôle d'échanges**



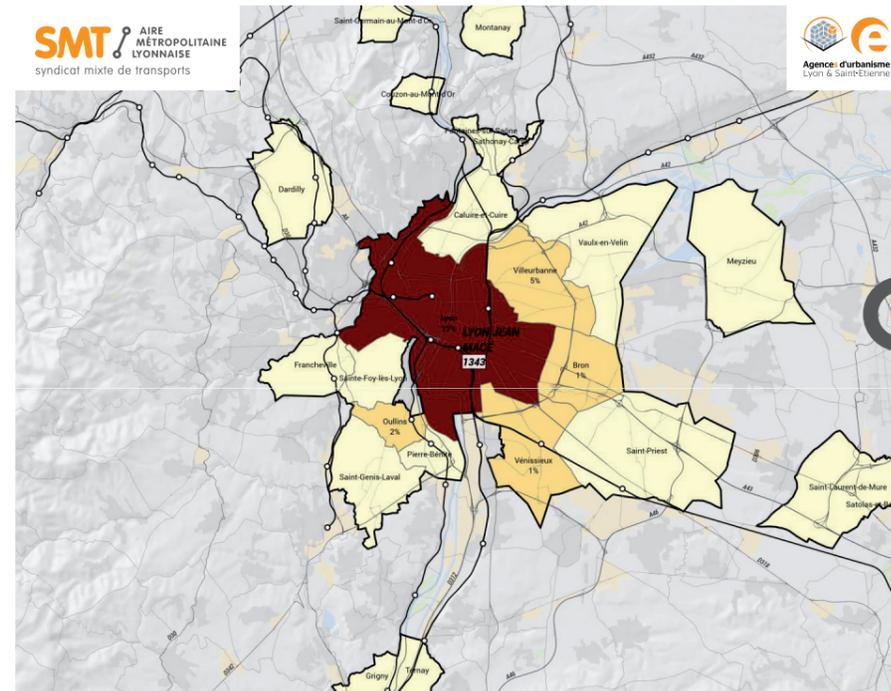
- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais
- Aménagements cyclables**
- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes
- Stationnements vélos**
- Couverts
- Autres
- Arrêts TC**
- Cars TCL

**/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers**

Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

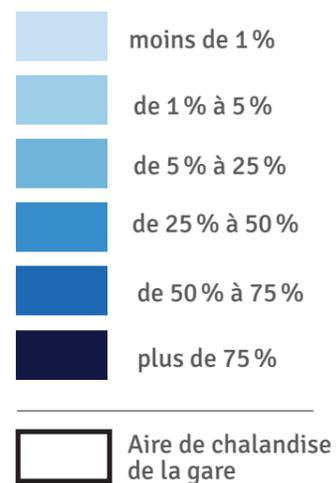


**77 %** des usagers habitent Lyon

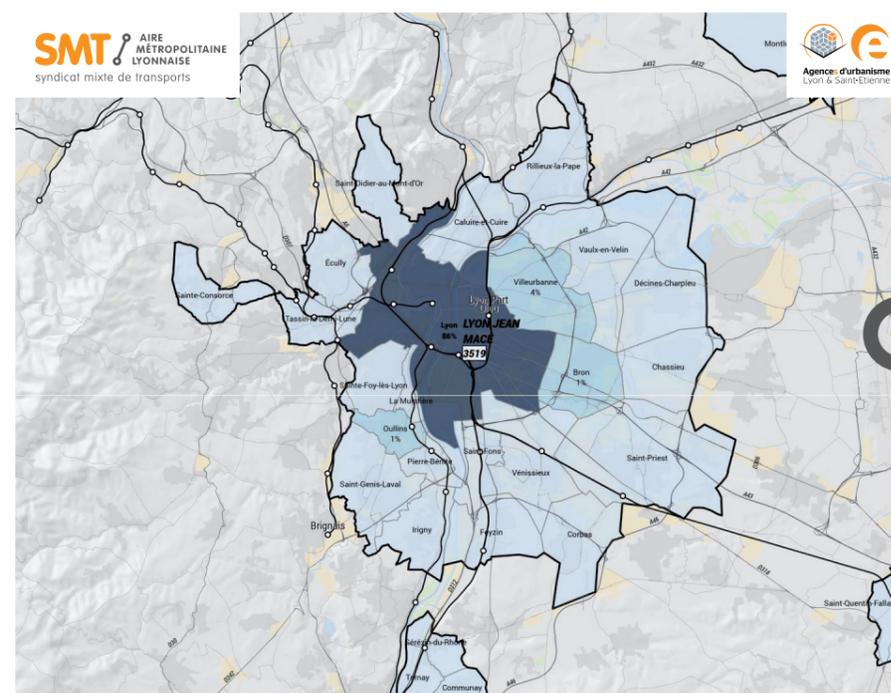


**/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers**

Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**86 %** des usagers travaillent à Lyon





Gare de  
**MÉXIMIEUX-  
PÉROUGES**

**/ Pôle  
de Rabattement**



- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais
- Aménagements cyclables
  - Pistes
  - Espaces mixtes
  - Bandes
  - Zones 30
  - Couloir de bus
  - Voies vertes
- Stationnements vélos
  - Couverts
  - Autres
- Arrêts TC
  - car.ain.fr



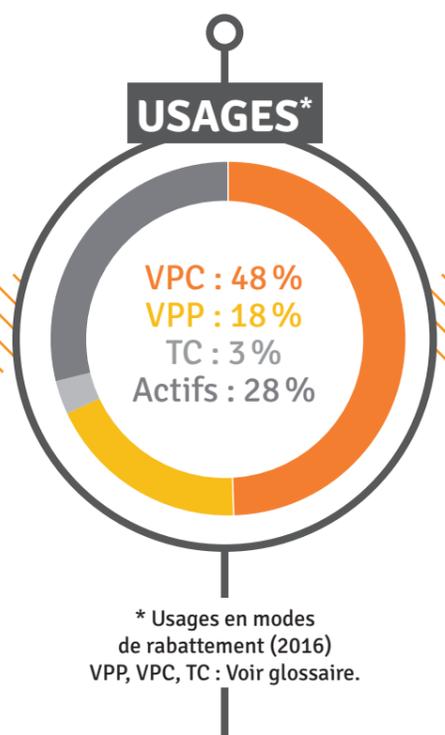
**/ Synthèse  
de l'analyse de l'intermodalité  
dans les pôles d'échanges**

Qualité intermodalité  
TC-Train  
**FAIBLE**

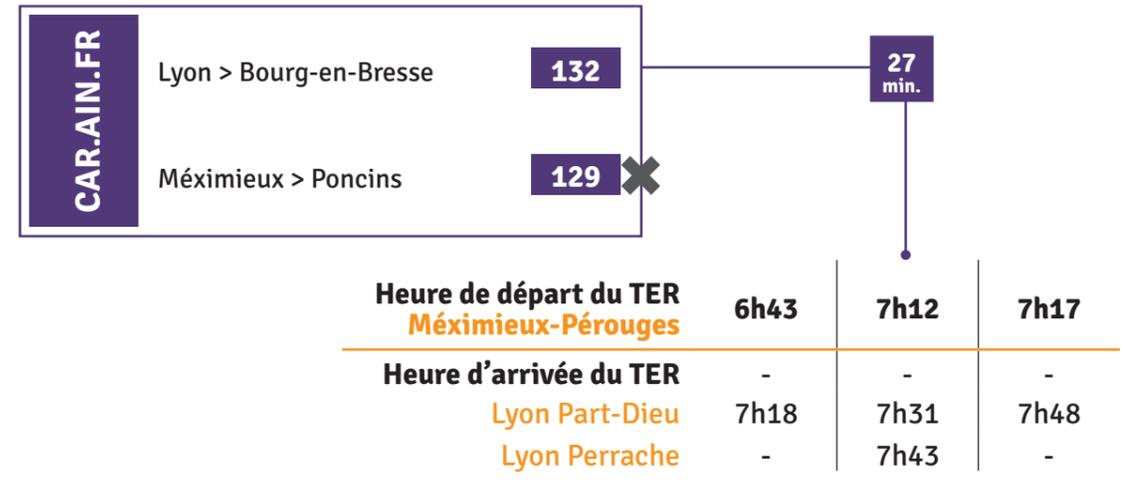
**T-libr | NON**



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



**/ Correspondances TC  
liées à la gare**



**LÉGENDE**

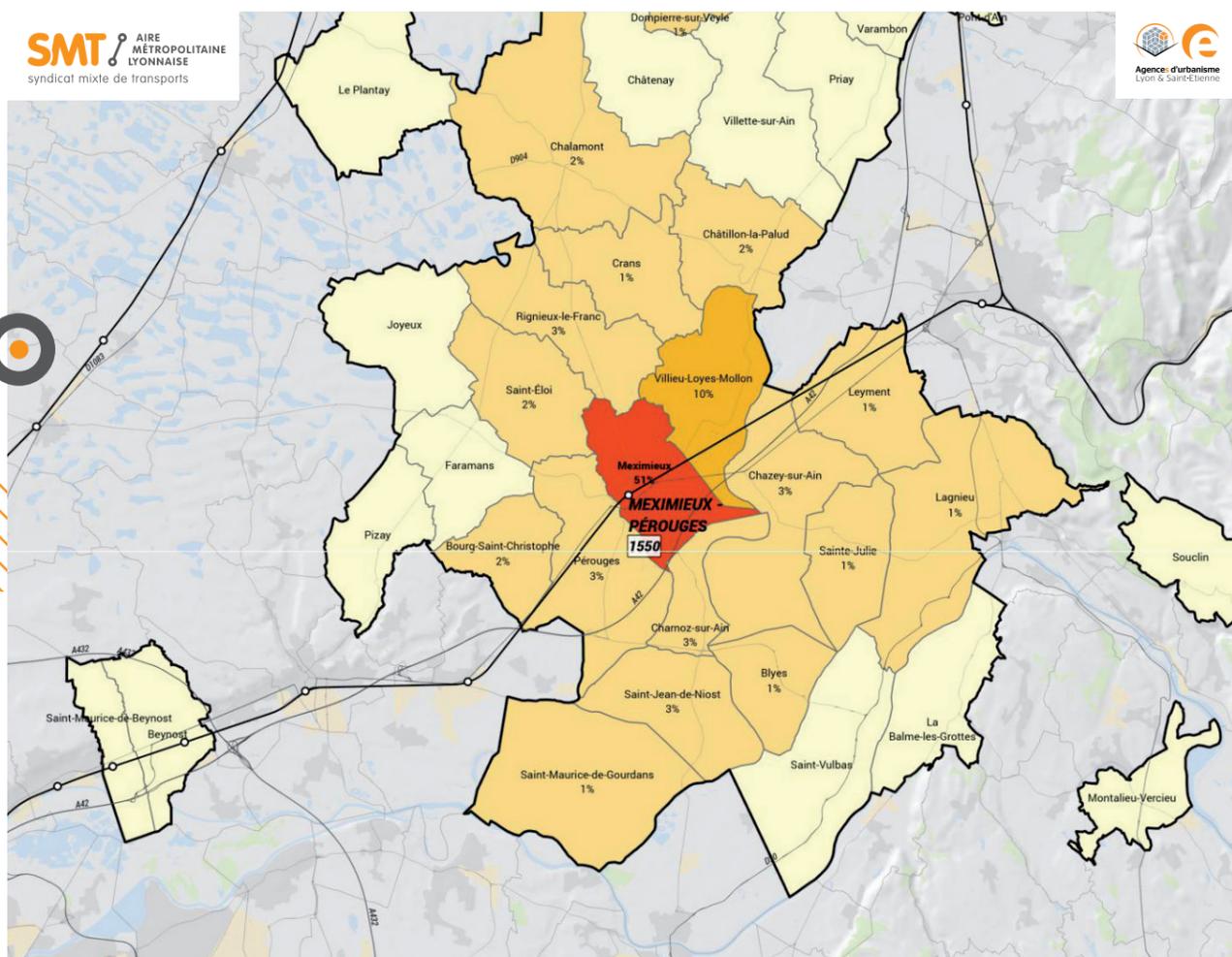
- ✕ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

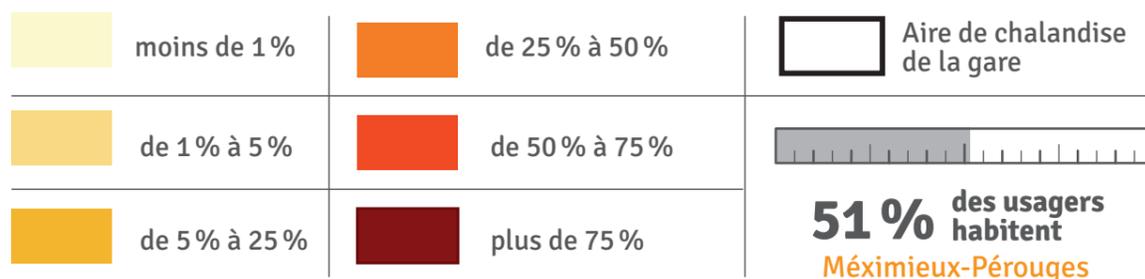


Gare de  
**MÉXIMIEUX-  
PÉROUGES**

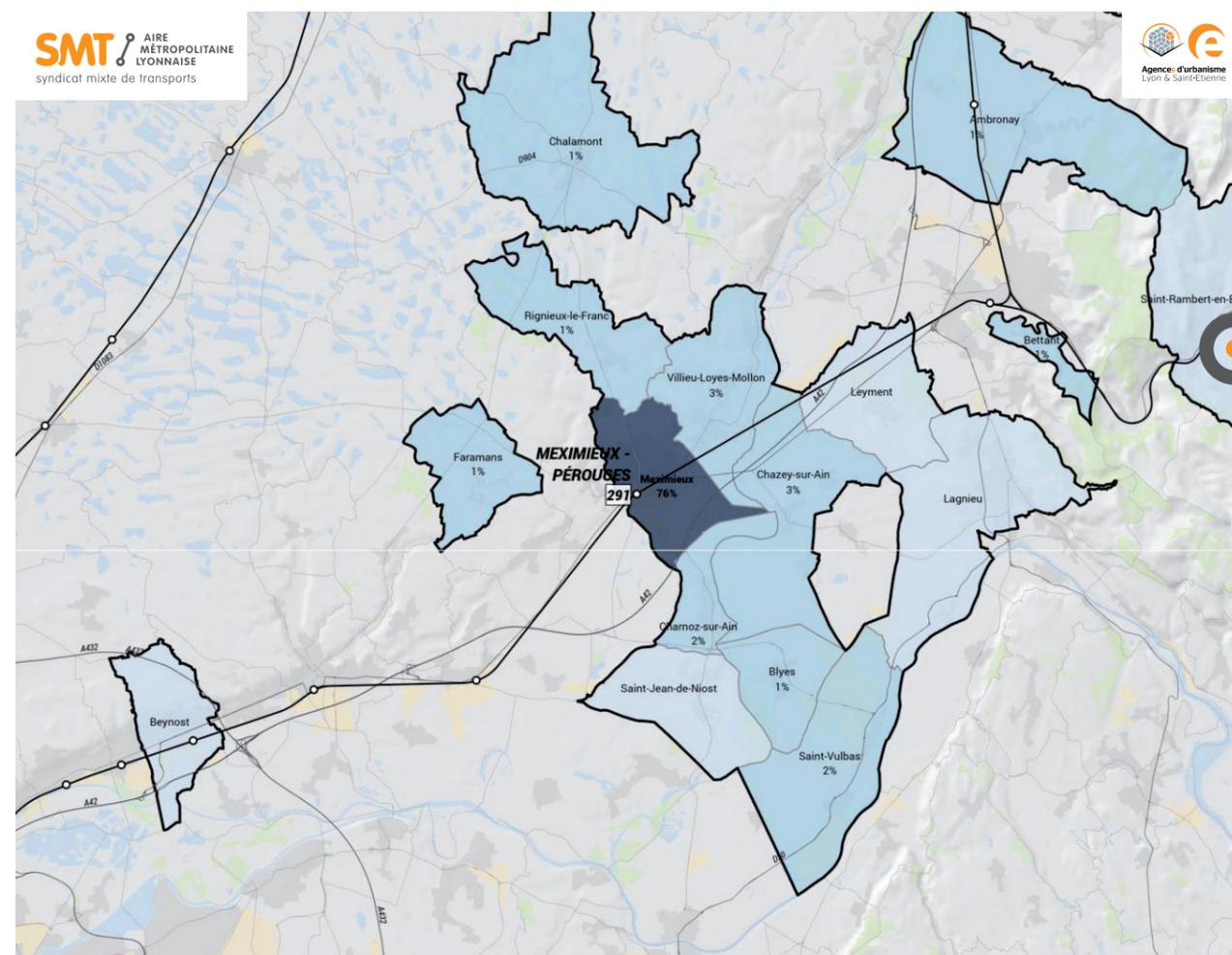
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



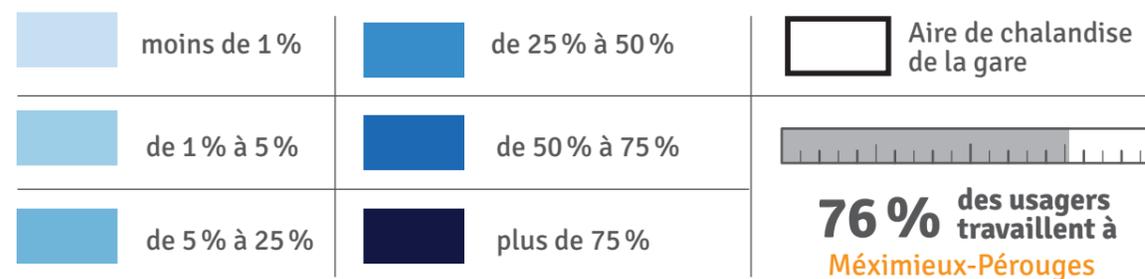
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ Attractivité**  
de la gare d'arrivée en fonction  
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**  
des usagers



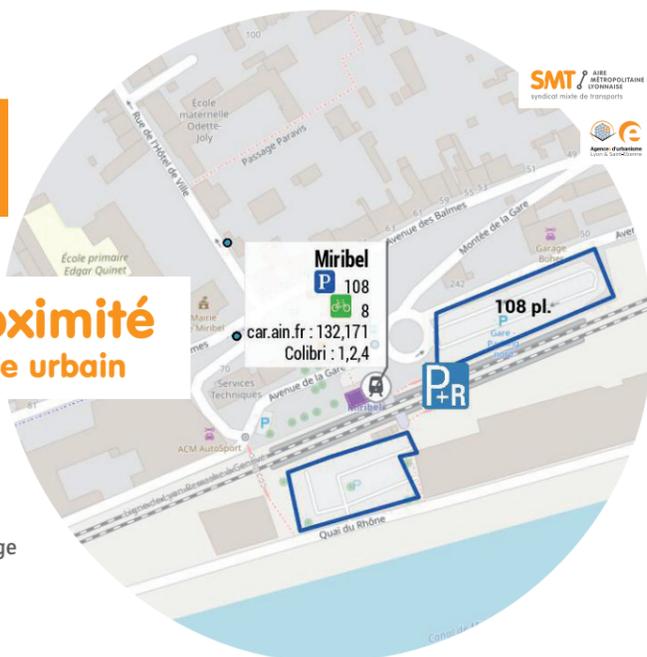
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





# Gare de **MIRIBEL**

**/ Gare de proximité appartenant à un pôle urbain**



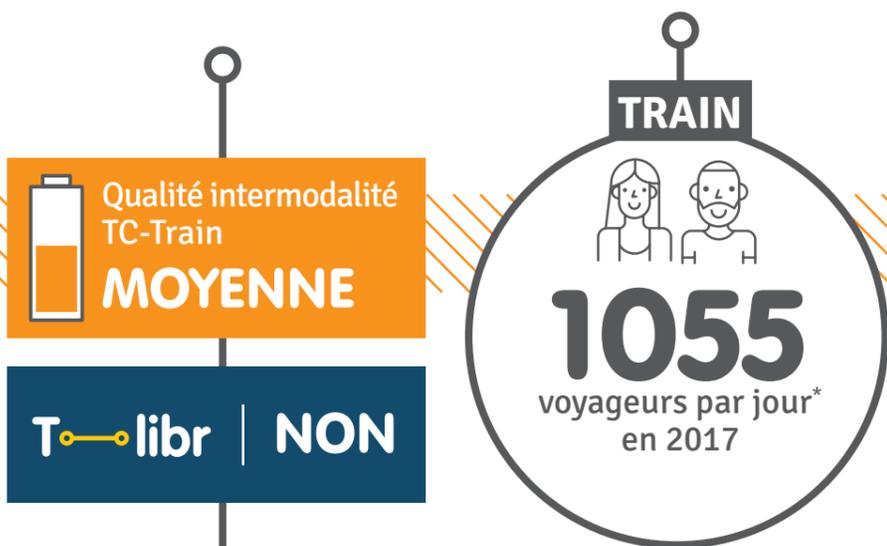
- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

- Aménagements cyclables**
- Pistes
  - Espaces mixtes
  - Bandes
  - Zones 30
  - Couloir de bus
  - Voies vertes

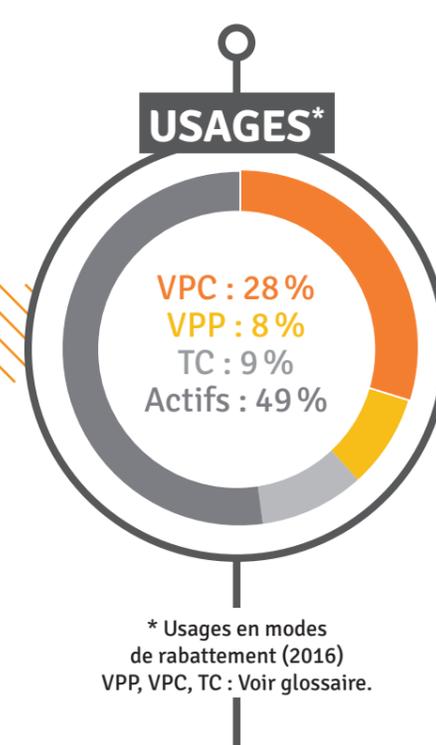
- Stationnements vélos**
- Couverts
  - Autres
- Arrêts TC**
- Colibri
  - car.ain.fr



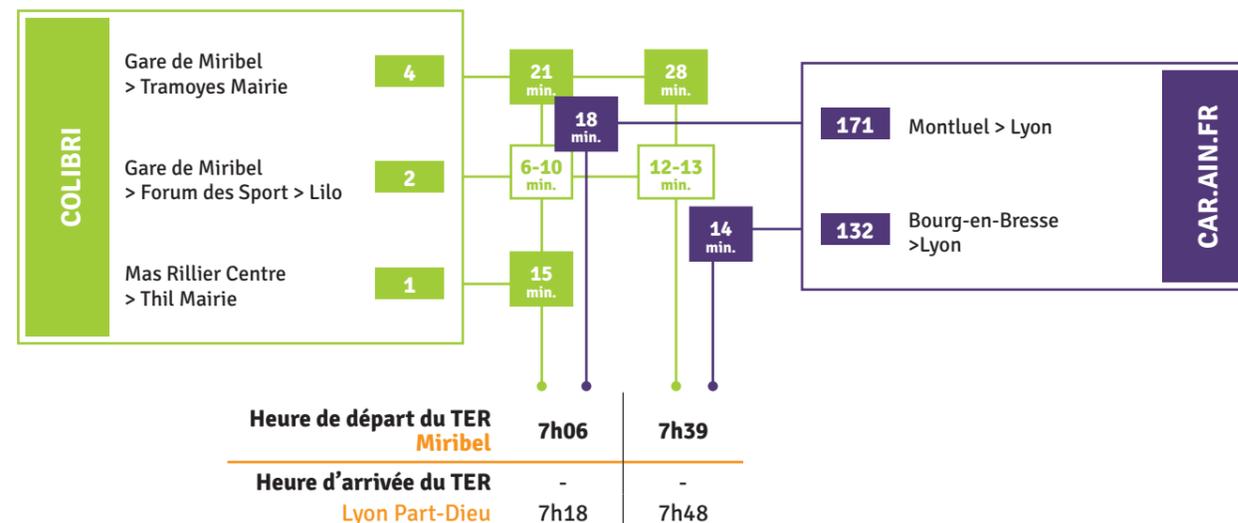
## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



## / Correspondances TC liées à la gare



### LÉGENDE

- Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

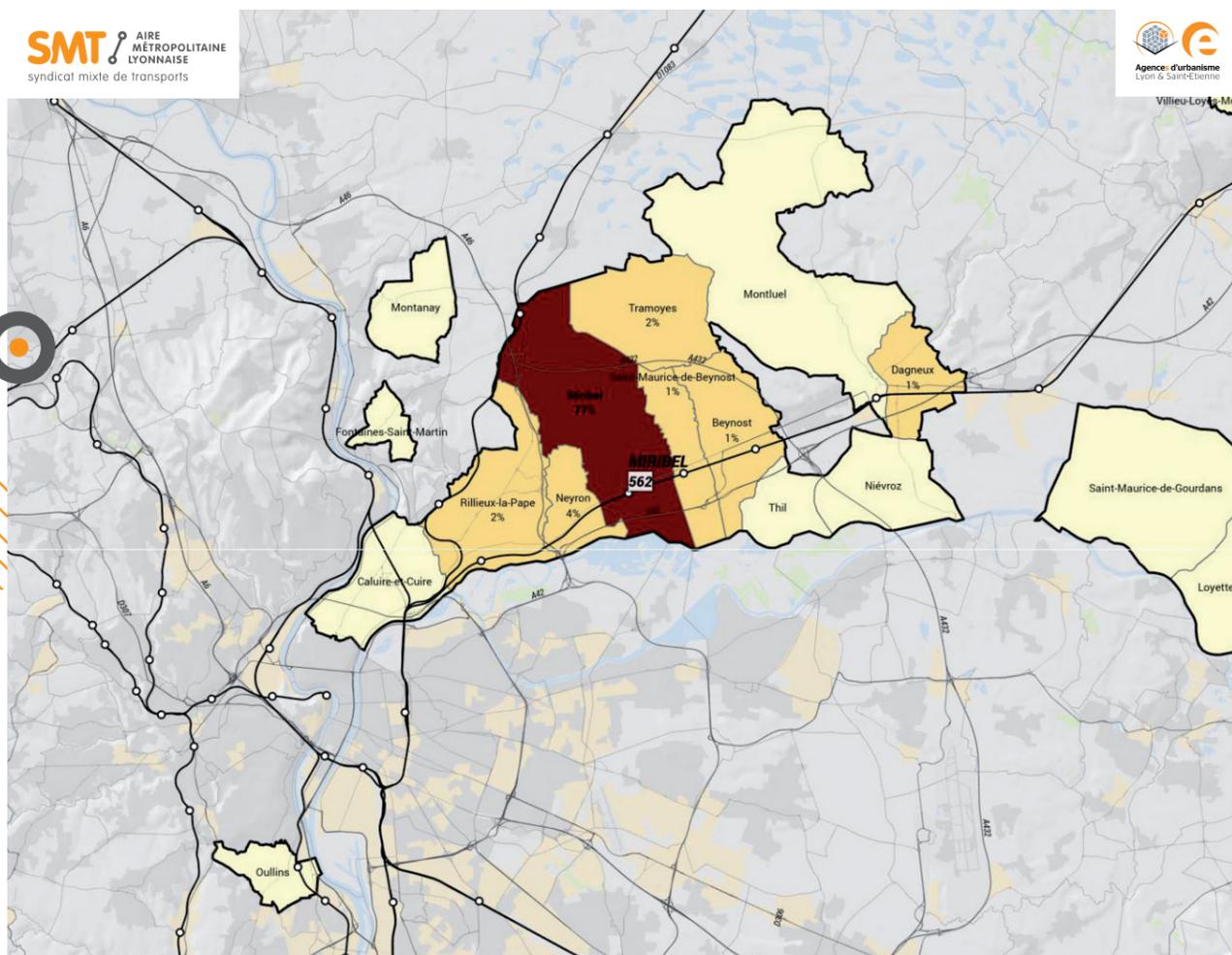
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud\*, service décembre 2019**



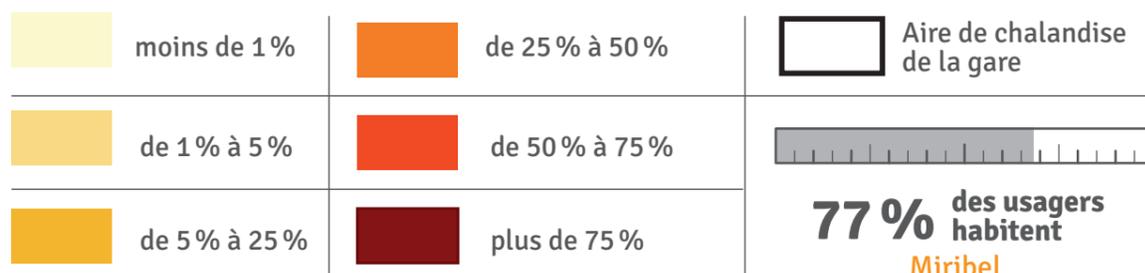
Gare de

**MIRIBEL**

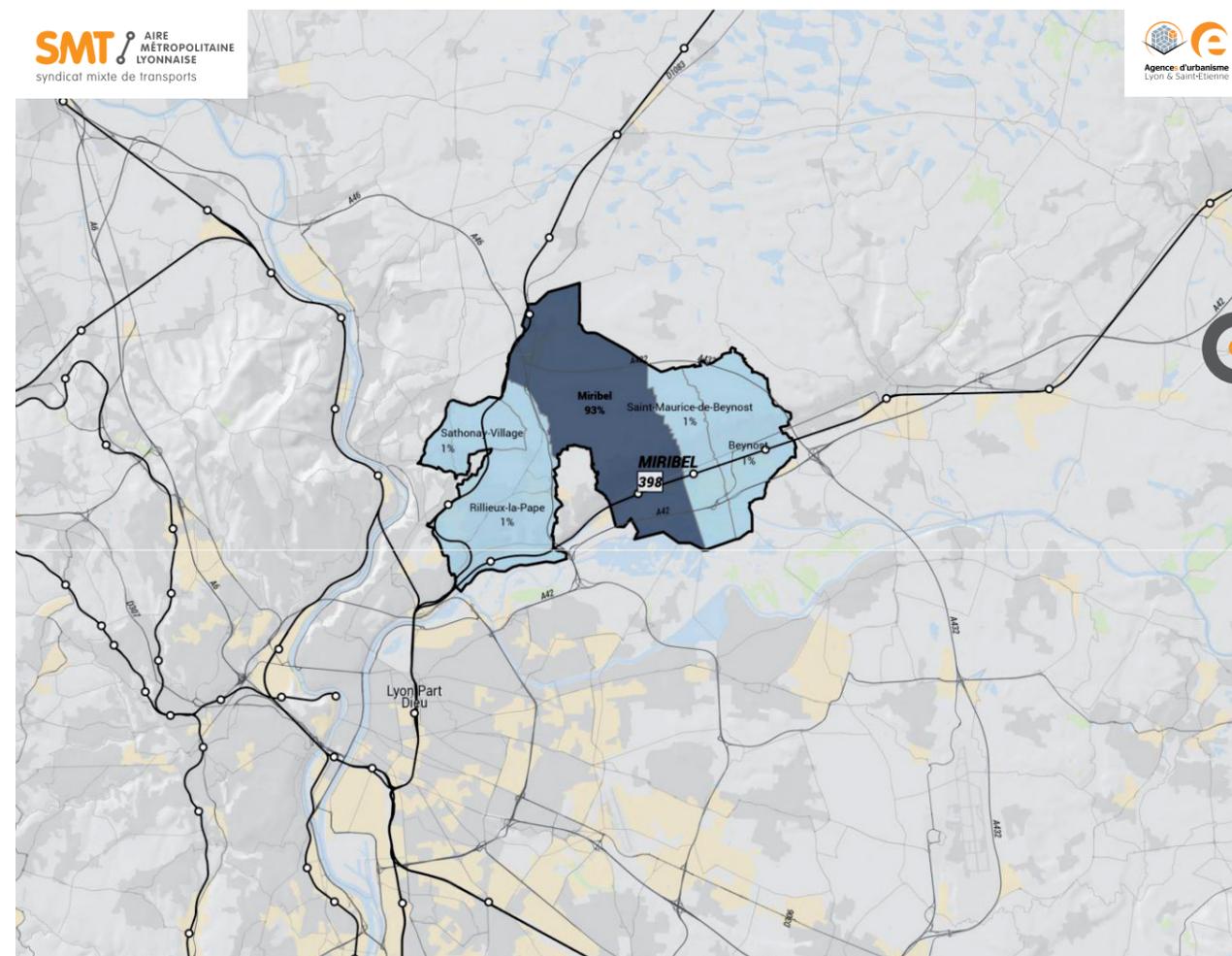
## / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



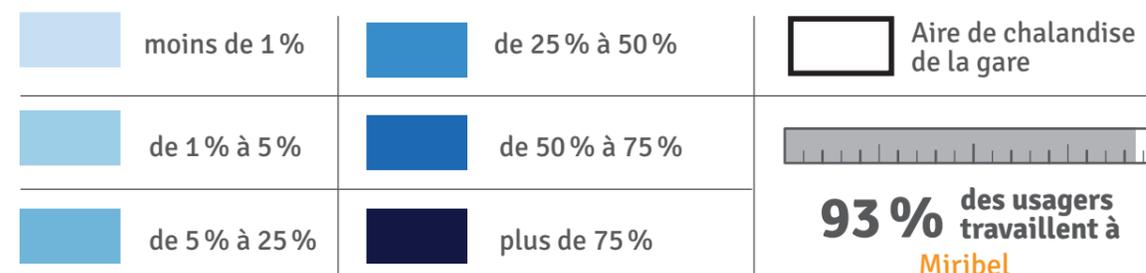
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



## / Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





Gare de **MONTLUEL**

/ Pôle de Rabattement



- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

- Aménagements cyclables**
- Pistes
  - Espaces mixtes
  - Bandes
  - Zones 30
  - Couloir de bus
  - Voies vertes

- Stationnements vélos**
- Couverts
  - Autres

- Arrêts TC**
- car.ain.fr



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

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | NON**

**TRAIN**

**1818**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**2** Lignes **CAR.AIN.FR**

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**48**  
places disponibles

**ACCESSIBILITÉ**

Aménagement SDA Ad'AP Accessible

**P+R**

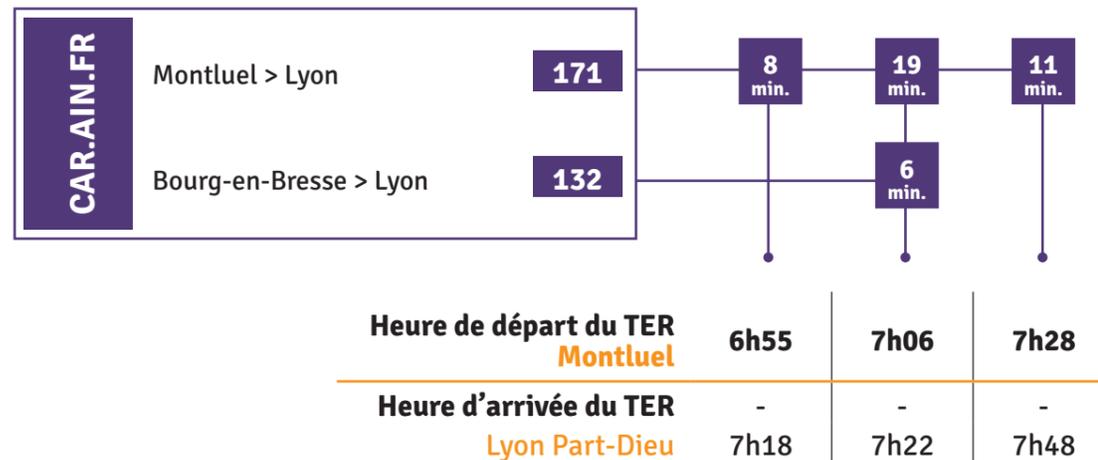
**164**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 42 %  
VPP : 17 %  
TC : 4 %  
Actifs : 36 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

/ **Correspondances TC** liées à la gare



**LÉGENDE**

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

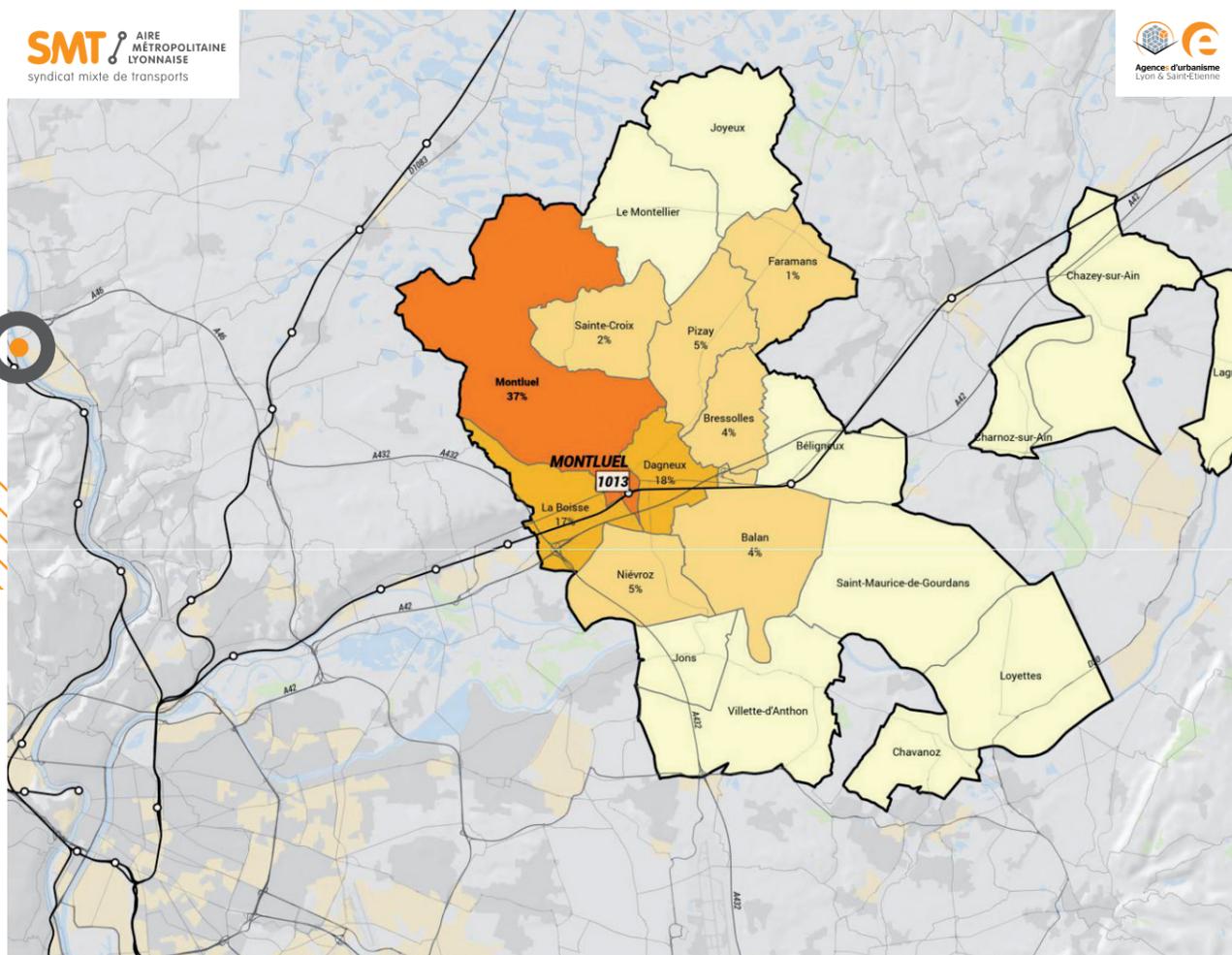
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**



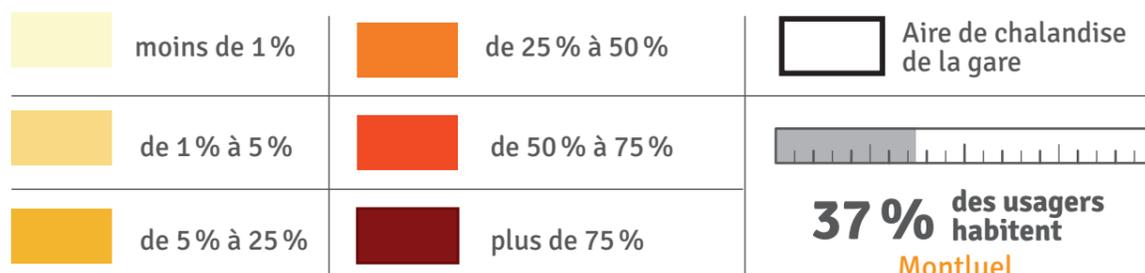
Gare de

**MONTLUEL**

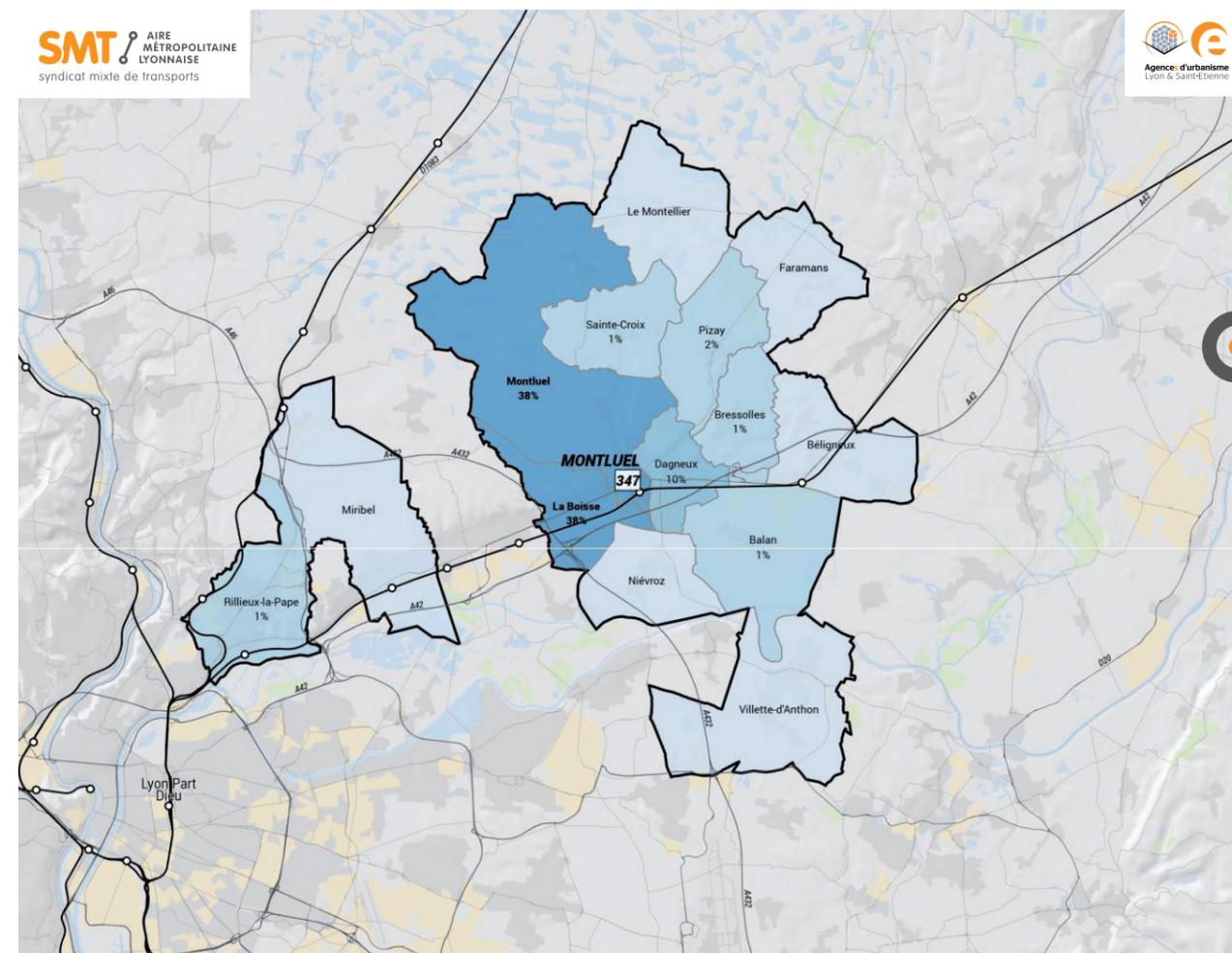
## / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



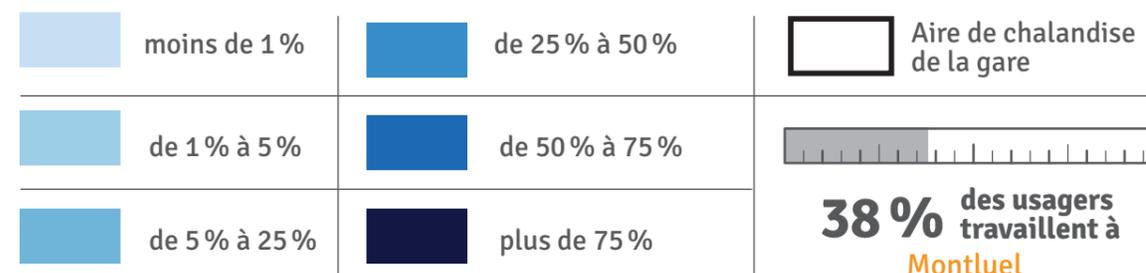
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



## / Attractivité de la gare d'arrivée en fonction du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





Gare de  
**SATHONAY-  
RILLIEUX**

/ Gare de proximité appartenant à un pôle urbain



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Cars TCL



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

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | OUI**

**TRAIN**

**1078**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**3** Lignes TCL

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**16**  
places disponibles

**P+R**

**113**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 30 %  
VPP : 15 %  
TC : 8 %  
Actifs : 40 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

/ **Correspondances TC**  
liées à la gare

<b>TCL</b>	Vaulx-en-Valin la Soie > Caluire Chemin Petit	<b>Zi4</b>	<b>7 min</b>	<b>27 min</b>
	Calluire Montessuy > Pont de Fontaines	<b>77</b>	<b>8 min</b>	<b>18 min</b>
	Croix-Rousse > Rillieux Les Alagniers	<b>33</b>	<b>10-12 min</b>	<b>8-13 min</b>

<b>Heure de départ du TER Sathonay-Rillieux</b>	<b>7h10</b>	<b>7h40</b>
<b>Heure d'arrivée du TER</b>	-	-
Lyon Part-Dieu	7h18	7h48
Lyon Perrache	7h29	7h59

**LÉGENDE**

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

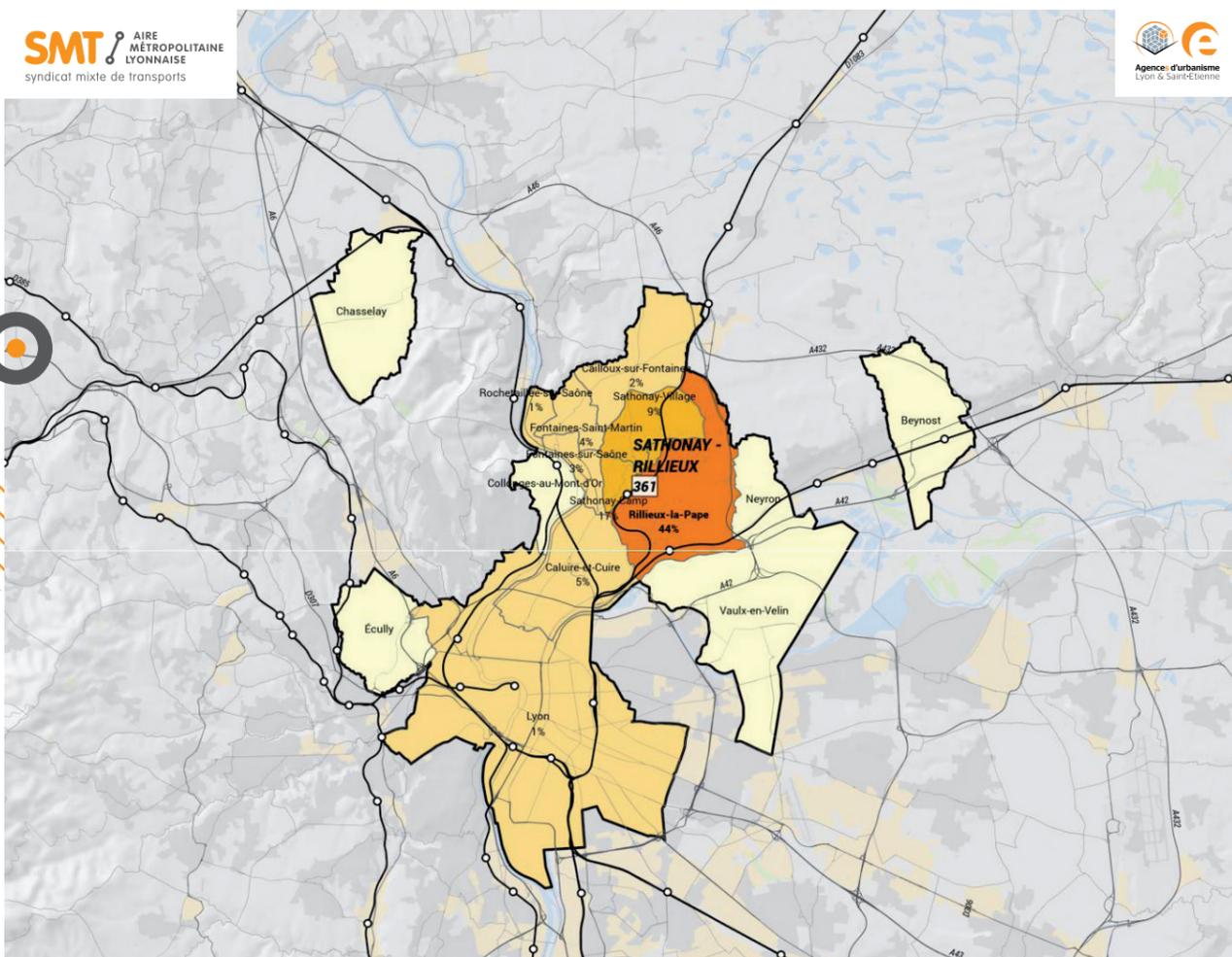
Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

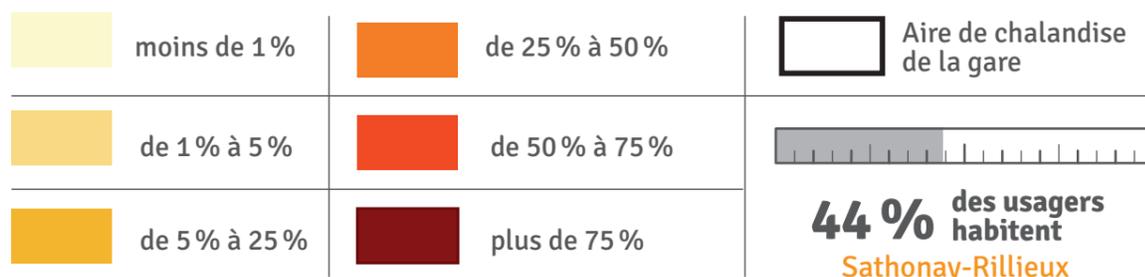


Gare de  
**SATHONAY-  
RILLIEUX**

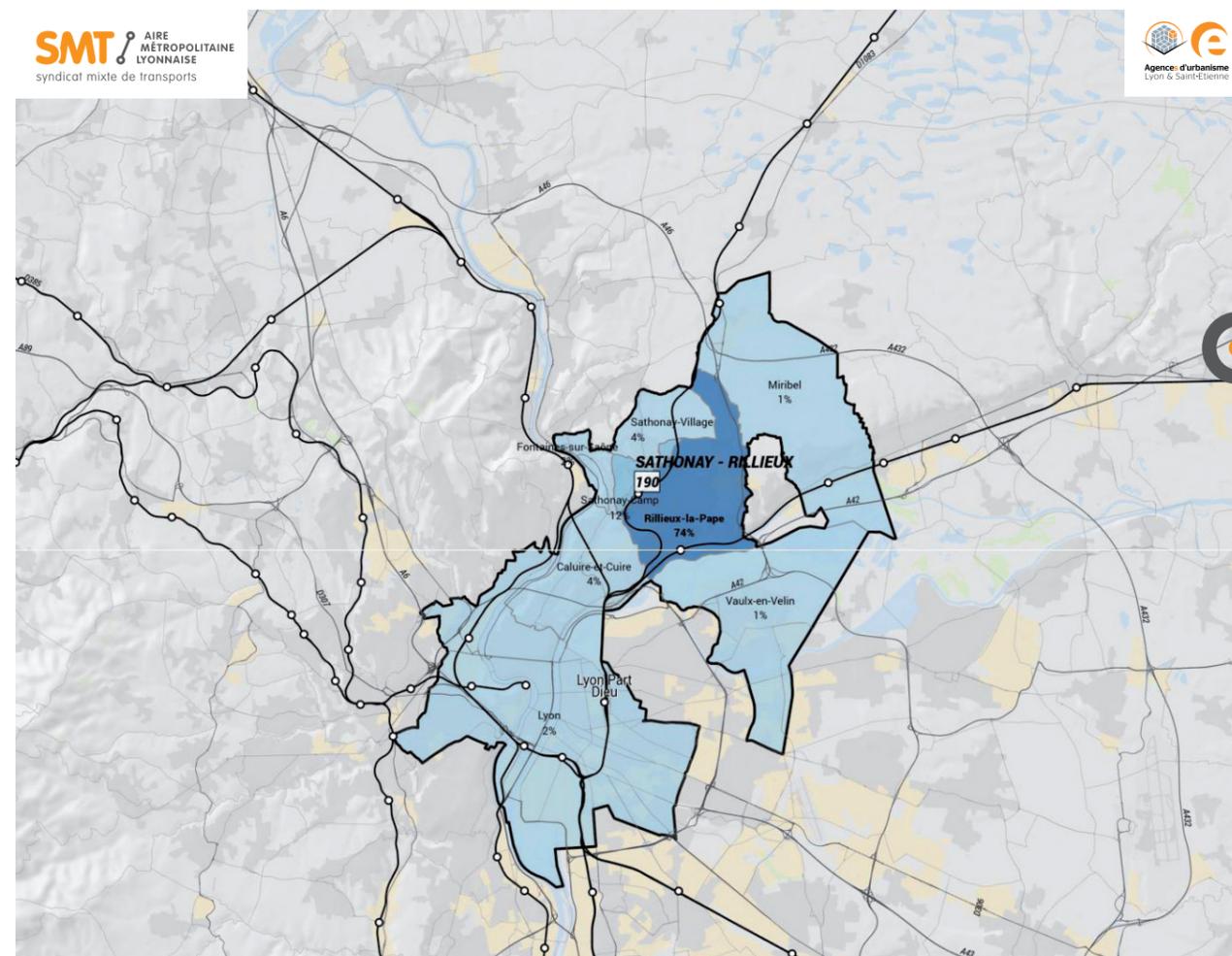
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



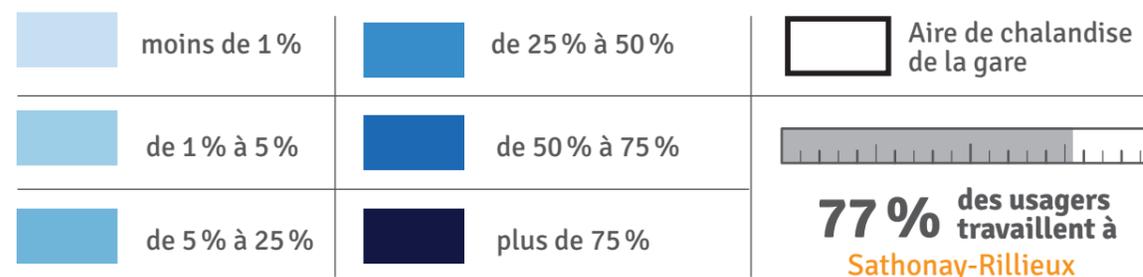
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ Attractivité**  
de la gare d'arrivée en fonction  
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**  
des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





# Gare de VILLARS-LES-DOMBES

## / Pôle de Rabattement



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

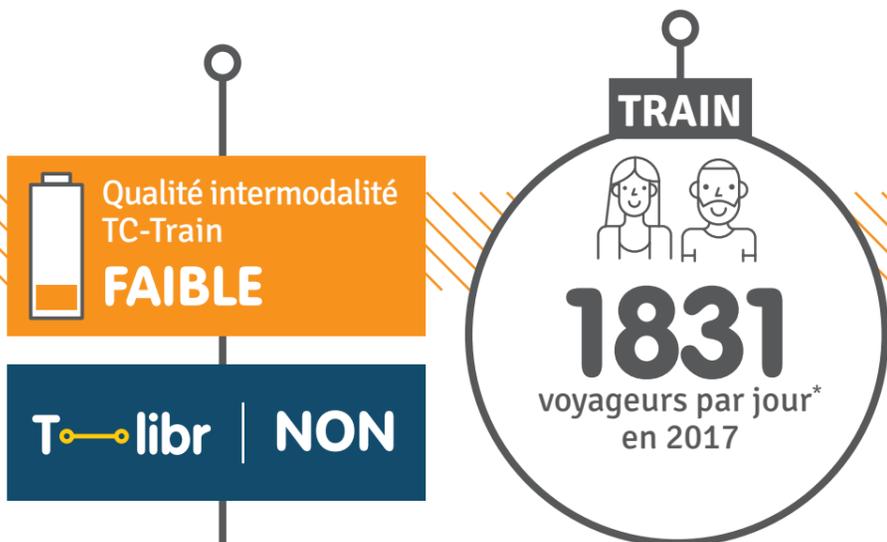
- Couverts
- Autres

Arrêts TC

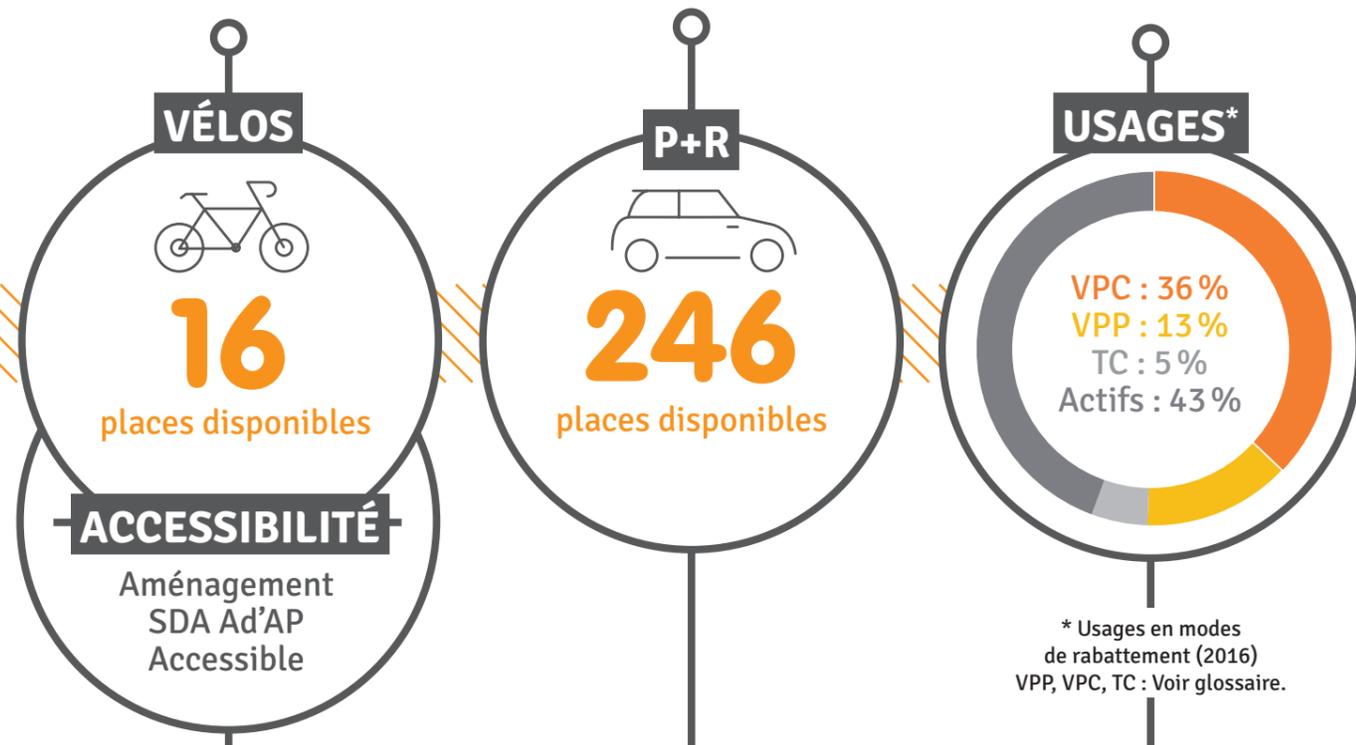
- car.ain.fr



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



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud\*, service décembre 2019

## / Correspondances TC liées à la gare

<b>CAR.AIN.FR</b>	Belleville > Saint-Triviers > Villars-les-Dombes	<b>191</b>	<table border="1"> <tr> <td>18 min</td> </tr> <tr> <td>13 min</td> </tr> </table>	18 min	13 min
	18 min				
	13 min				
Châtillon-sur-Chalaronnes > Villars-les-Dombes	<b>102</b>				
Villars-les-Dombes > Chalamont	<b>101</b>				
		<b>17 min</b>			
<b>Heure de départ du TER Villars-les-Dombes</b>		<b>6h43</b>	<b>7h13</b>		
<b>Heure d'arrivée du TER</b>		-	-		
Lyon Part-Dieu		7h18	7h48		
Lyon Perrache		7h29	7h59		

### LÉGENDE

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)



**DOMBES - PLAINE DE L'AIN**

# / Fiches Actions

## Actions générales déployées sur tous les bassins du PAI

**Fiche AML-1-SMT**

Comité de suivi des partenaires du PAI par bassin

**Fiche AML-2-SMT**

Tarifification 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 transport collectif 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 (Étude/Coordination au niveau de l'AML)

**Fiche AML-4A**

Aménagements du PEM de Lyon Part Dieu (phase 1)

**Fiche AML-4B**

Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase 1)

**Fiche AML-4C**

Aménagements du PEM Saint-Étienne Châteaureux

**Fiche AML-5-SMT**

Parcs relais (Étude et coordination AML)

**Fiche AML-6-SMT**

Expérimentations d'innovations intermodales

## Actions multi-bassins concernant le bassin Dombes - Plaine de l'Ain

**Bassin Nord Isère (NI)**

**Bassin Dombes - Plaine de l'Ain (DPA)**

**Fiche DPA-NI-1**

Étude sur les complémentarités des réseaux entre la Plaine de l'Ain et le Nord Isère

## Actions spécifiques au bassin Dombes - Plaine de l'Ain

**Bassin Dombes - Plaine de l'Ain (DPA)**

cahiers de bassins

cahiers de fiches actions

**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 en 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 pôles de rabattement des gares situées en amont d'Ambérieu-en-Bugey

# / Glossaire

**AOM**

Autorités organisatrices de la mobilité

**AURA**

Auvergne-Rhône-Alpes

**BUCOPA**

Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain

**CA3B**

Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse 2019-2020

**CAVBS**

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

**EPASE**

Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne

**HPM**

Heure de pointe du matin

**PEM**

Pôle d'échange multimodal

**PMR**

Personne à mobilité réduite

**P+R**

Parc relais

**SAEIV**

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

**SCOT**

Schéma de cohérence territoriale

**SDA AD'AP**

Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

**STAS**

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

**TAD**

Transport à la demande

**TCNU**

Transport collectif non-urbain

**TER**

Transport express régional

**TCU**

Transport collectif urbain

**TIL**

Transports interurbains de la Loire

**VAE**

Vélo à assistance électrique

**VPC**

Véhicule particulier conducteur

**VPP**

Véhicule particulier passager

Zone d'influence = zone d'attractivité = zone de chalandise

## / Légende Qualité Intermodalité



Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines avec un niveau de fréquence et de coordination des horaires avec l'offre TER de qualité (inférieur à 30 minutes).



Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines sans coordination des horaires avec l'offre TER.



Pôle d'échange peu desservi en TC.

## / Crédits

**Directeur de publication** → Thierry KOVACS  
**Co-directrice de la publication** → Rachel HAAB-LAB  
**Coordination publication** → Axel SAGNARDON  
**Crédits photos** → Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL, Saint-Étienne Métropole, CAPI, Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Nicolas\_Robin SYTRAL, Pexels, Pixabay, Wikimedia, Google Maps, Mobyliis, SNCF Gares & Connexions  
**Crédits cartes** → Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne  
**Impression par nos soins** : 200 exemplaires  
**Infographie** → Marie CELLARD / niaksniaks.fr  
**Version** : 09/2020  
**Ne pas jeter sur la voie publique**



Pour toute question relative aux cahiers de bassin du PAI, veuillez contacter :  
**Amaury RUILLERE**  
[a.ruillere@smtaml.fr](mailto:a.ruillere@smtaml.fr)

Pour plus d'informations et téléchargement du cahier  
Rendez-vous sur [smtaml.fr](http://smtaml.fr)



**SMT** AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

syndicat mixte de transports

Rachel HAAB-LAB, Directrice SMT AML  
[r.haabl@smaml.fr](mailto:r.haabl@smaml.fr)

### Nos membres

